
RAPORT

Z WDRAŻANIA PROCESU
ZINTEGROWANEGO
ZARZĄDZANIA OBSZARAMI
PRZYBRZEŻNYMI
W POLSCE

(projekt)

Ministerstwo Budownictwa

Warszawa 2007

SPIS TREŚCI

1. WSTĘP	3
2. STAN OBECNY POLSKIEJ STREFY BRZEGOWEJ - INWENTARYZACJA ROBOCZA	7
1.1. CHARAKTERYSTYKA PRZESTRZENNA WOJEWÓDZTW NADMORSKICH – WG. PLANÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTW.	7
1.1.1. <i>Województwo zachodniopomorskie</i>	7
1.1.2. <i>Województwo pomorskie</i>	7
1.1.3. <i>Województwo warmińsko – mazurskie</i>	8
1.2. ANALIZA OBOWIĄZUJĄCEGO PRAWA I WSZYSTKICH POZIOMÓW ADMINISTRACJI W GRANICACH POLSKIEJ STREFY BRZEGOWEJ.	9
1.2.1. <i>Istotne akty prawne, mające wpływ na zarządzanie polską strefą brzegową.</i>	9
1.2.2. <i>Istotne dla ZZOP Konwencje i umowy międzynarodowe.</i>	11
1.2.3. <i>Jednostki odpowiedzialne za zarządzanie i gospodarowanie polską strefą brzegową.</i>	13
1.2.4. <i>Obszar morski RP – podział polskiej strefy brzegowej.</i>	19
1.3. ANALIZA ISTOTNYCH SEKTORÓW I OBSZARÓW WPLYWAJĄCYCH NA ZARZĄDZANIE POLSKĄ STREFĄ BRZEGOWĄ.	22
1.3.1. <i>Gospodarka morska</i>	23
1.3.2. <i>Turystyka i rekreacja</i>	30
1.3.3. <i>Ochrona gatunków i siedlisk</i>	32
1.3.4. <i>Rozwój przestrzenny strefy brzegowej</i>	35
1.4. ANALIZA ZAINTERESOWANIA OBYWATELI ORAZ ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH	39
1.5. ANALIZA ISTOTNYCH ORGANIZACJI RZĄDOWYCH I SAMORZĄDOWYCH O ZNACZENIU MIĘDZYKRAJOWYM	42
1.6. PRZEGLĄD MOŻLIWYCH DO ZASTOSOWANIA ŚRODKÓW STRATEGICZNYCH I PRAWNYCH DLA POTRZEB WDRAŻANIA ZZOP W POLSCE	52
3. ZAŁOŻENIA POLITYKI ROZWOJU OBSZARÓW PRZYBRZEŻNYCH - W KIERUNKU NARODOWEJ STRATEGII ZZOP.	53
3.1. WPROWADZENIE	53
3.2. STAN OBECNY SYSTEMU ZARZĄDZANIA OBSZARAMI PRZYBRZEŻNYMI	55
3.3. ZZOP W STRUKTURZE ZARZĄDZANIA ROZWOJEM PRZESTRZENNYM	57
3.4. UWARUNKOWANIA ROZWOJU OBSZARÓW PRZYBRZEŻNYCH	58
3.4.1. <i>Zagrożenia</i>	58
3.4.2. <i>Szanse</i>	59
3.5. PRZEWIDYWANE TRENDY I WIZJA ROZWOJU	60
3.6. PODSTAWOWE KIERUNKI POLITYKI PAŃSTWA	63
3.7. KIERUNKI PRAC NAD NARODOWĄ STRATEGIĄ ZZOP	63
4. ANALIZA WYNIKÓW WARSZTATU NT. POSTĘPU WE WDRAŻANIU ZZOP W POLSCE – WYNIKI WARSZTATÓW (KOSZALIN, WRZESIEŃ 2005).	66
5. BIBLIOGRAFIA	73

1. WSTĘP

Z uwagi na konieczność wypełniania zaleceń Rekomendacji Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002r., dotyczącej realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w Europie, strona Polska przedkłada Komisji Europejskiej poniższy roboczy raport dla potrzeb oceny procesu ZZOP w poszczególnych krajach Europy.

Problematyka wdrażania zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Polsce rozwinęła się od 1996 roku, kiedy to odbyły się pierwsze warsztaty, poświęcone tej tematyce¹.

W obecnym stanie prawno – organizacyjnym, głównym koordynatorem prac nad wdrażaniem ZZOP w Polsce jest Minister Budownictwa (poprzednio Minister Infrastruktury, a następnie Minister Transportu i Budownictwa). W ramach Ministerstwa Budownictwa, prowadzenie spraw ZZOP powierzono Departamentowi Ładu Przestrzennego i Architektury (poprzednio Departament Ładu Przestrzennego) we współpracy z byłym Departamentem Administracji Morskiej i Śródlądowej (obecnie Departament Bezpieczeństwa Morskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej). Departament Ładu Przestrzennego i Architektury, przejmując w lutym 2005r. zadania związane z Zaleceniem nr 2002/413/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zintegrowanego zarządzania strefami przybrzeżnymi, przyjął harmonogram prac nad wdrożeniem nowych zadań z tym związanych.

W toku prac nad wdrażaniem rekomendacji dotyczącej zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Ministerstwie została zawiązana nieformalna grupa robocza do tych spraw. Weszli w jej skład:

* Maciej Borsa – zastępca dyrektora w Departamencie Ładu Przestrzennego i Architektury w Ministerstwie Budownictwa – kierujący pracami grupy,

¹ Charakterystyka dotychczasowych projektów i wydarzeń dotyczących ZZOP w Polsce:

Pewne aspekty ZZOP były już omawiane na międzynarodowej konferencji w Jastrzębiej Górze w 1993 roku organizowanej przez Uniwersytet Gdański „Management and Prereservation of Coastal Habitats.

W 1999r. w Międzyzdrojach odbyła się międzynarodowa konferencja „Connecting Science and Management In the Coastal Zone” organizowana przez EUCC - Polska i Uniwersytet Szczeciński.

W 1992 wydana została książka-raport pod redakcją R. Zeidlera 1992: Assessment of the vulnerability of Poland's coastal areas to sea level rise. Case study report. HTS Gdańsk.

W roku 1986 został opracowany przez Instytut Morski w Gdańsku pierwszy „Długofalowy program ochrony brzegów i zachowania plaż”.

W 2000r. Instytut Morski w Gdańsku opracował, a w 2001r. Minister Transportu zaakceptował długoterminową (perspektywa 100-letnia) „Strategię ochrony brzegów morskich” uwzględniającą prognozowane efekty zmiany klimatu.

W 2003 i 2005 roku zostały zorganizowane przez Uniwersytet Szczeciński Instytut Nauk o Morzu dwie ogólnopolskie konferencje dotyczące problematyki ZZOP. Częściowo jako pokłosie tych konferencji ukazały się dwa tomy monografii ZZOP w Polsce stan aktualny i perspektywy tom 1 w 2005 roku, a tom 2 w 2006 roku.

We wrześniu 2006 zorganizowana została w Gdańsku przez EUROCOAST i EUCC konferencja Litoral 2006, gdzie bardzo szeroko omawiane były problemy ZZOP m.in. w Polsce.

Od 2003 roku istnieje na serwerze Uniwersytetu Szczecińskiego portal „Brzeg Morski” opracowany wspólnie przez Uniwersytet Szczeciński i EUCC – Polska – jako cenne źródło informacji o polskiej strefie brzegowej.

* Andrzej Cieślak - przedstawiciel Urzędu Morskiego w Gdyni oraz członek grupy eksperckiej przy UE ds. ZZOP,

* Juliusz Gajewski - przedstawiciel Instytutu Morskiego w Gdańsku,

* Piotr Zaremba – przedstawiciel Urzędu Morskiego w Szczecinie,

* Agnieszka Zapłatka – przedstawiciel Departamentu Administracji Morskiej i Śródlądowej Ministerstwa Transportu i Budownictwa; obecnie osobą wskazaną do współpracy z ramienia Ministerstwa Gospodarki Morskiej jest pani Katarzyna Krzywda – Naczelnik w Departamencie Bezpieczeństwa Morskiego,

* Joanna Budnicka – osoba wskazana do kontaktu (tzw. contact person) w sprawach dotyczących ZZOP w Polsce.

Realizując proces wdrażania ZZOP w Polsce, powstały następujące dokumenty i opracowania:

1) *„Założenia polityki rozwoju obszarów przybrzeżnych – w kierunku narodowej strategii ZZOP”*. Dokument powstał w październiku 2005r, pod kierunkiem p. Andrzeja Cieślaka – członek grupy eksperckiej przy UE ds. ZZOP.

2) Analiza wyników warsztatu nt. *Postępu we wdrażaniu Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w Polsce*.

Opracowanie to powstało w ramach Ogólnopolskiej Konferencji ZZOP w Koszalinie, organizowanej przez Ministerstwo Infrastruktury (obecnie Ministerstwo Budownictwa) oraz Prezydenta Miasta Koszalina. Podstawą opracowania była analiza wyników ankiety nt. postępu we wdrażaniu zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Polsce. Ankieta stanowiła podstawę do wyliczenia wskaźnika postępu we wdrażaniu ZZOP w Polsce. Systematyczne wyliczanie tego wskaźnika jest zalecane przez Dyrektoriat Środowisko Komisji Europejskiej, (który jest gospodarzem tej rekomendacji) do monitoringu stanu wdrażania ZZOP zgodnie z Rekomendacją Parlamentu Europejskiego i Rady o realizacji ZZOP w państwach członkowskich. Zaleca się również, aby wskaźnik postępu stanowił element narodowego sprawozdania z realizacji ww. rekomendacji. Ankietę do wyznaczenia wskaźnika przygotowano w ramach prac Grupy Roboczej do spraw Wskaźników i Danych (tzw WG-ID), powołanej przez Dyrektoriat Środowisko Komisji Europejskiej i została zaakceptowana do stosowania przez Grupę Narodowych Ekspertów ds. ZZOP przy Dyrektoracie Środowisko.

Podczas konferencji w Koszalinie dokonano również przeglądu wspomnianego dokumentu *„Założenia polityki rozwoju obszarów przybrzeżnych – w kierunku narodowej strategii ZZOP”* (dokument ten był również prezentowany podczas I Konferencji Regionalnej dot. ZZOP w Krokowej w dniu

27 października 2006r.). Następnie, opracowane dokumenty prezentowane były na jednym z posiedzeń grupy eksperckiej przy UE do spraw ZZOP.

Niniejszy raport – **„Raport dotyczący wdrażania procesu Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w Polsce”** – w części 3 i 4 zawiera powyższe opracowania. Ponadto w drugiej części Raportu (jako kolejne istotne opracowanie) została umieszczona inwentaryzacja obszaru przybrzeżnego - *„Stan obecny polskiej strefy brzegowej”*.

Została ona przygotowana dla potrzeb realizacji założeń Rekomendacji dotyczącej ZZOP w Europie, w oparciu o ogólnie dostępne publikacje naukowców specjalizujących się w problematyce polskiego Wybrzeża, jak również w oparciu o dane statystyczne opracowane przez Główny Urząd Statystyczny.²

Zgodnie z Rekomendacją Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002r., dotyczącą realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w Europie, krajowa inwentaryzacja powinna być przeprowadzona i uaktualniana przez kraje członkowskie.

Krajowa inwentaryzacja powinna:

(a) uwzględniać (lecz nie ograniczać się tylko do nich) następujące sektory i obszary: rybołówstwo i akwakultura, transport, energetyka, zarządzanie zasobami, ochrona gatunków i siedlisk, dziedzictwo kulturalne, zatrudnienie, rozwój regionalny w obszarach wiejskich i miejskich, turystyka i rekreacja, przemysł i górnictwo, gospodarka ściekowa i odpadami, rolnictwo i edukacja;

(b) obejmować wszystkie poziomy administracji;

(c) analizować interesy, rolę i zainteresowania obywateli, organizacji pozarządowych i sektora gospodarczego;

(d) identyfikować istotne organizacje międzyregionalne i struktury współpracy, oraz

(e) dokonać przeglądu możliwych do zastosowania środków strategicznych i prawnych.³

Wydaje się być zasadnym uzupełnienie powyższej inwentaryzacji o potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa. Ponadto ważnym jest by poza wymienionymi zagadnieniami Krajowa Inwentaryzacja uwzględniała identyfikację zagrożeń danego obszaru. Dodatkowo należałoby analizować możliwość realizacji

²Główne źródła informacji: „ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy. Problemy erozji brzegu” Praca zbiorowa pod red. Kazimierza Furmańczyka, Uniwersytet Szczeciński Instytut Nauk o Morzu, Szczecin 2005; www.brzegmorski.pl „Naukowy przewodnik po polskim Wybrzeżu” pod red. Kazimierza Furmańczyka; http://www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/ceny_handel_uslugi/morska/2005/index.htm

³ Rekomendacja Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002r., dotycząca realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi

poszczególnych przedsięwzięć przy zachowaniu założonego poziomu bezpieczeństwa. W zakresie elementu energetyki, istotnym jest podkreślenie znaczenia przesyłu jak i możliwości produkcji energii.

Inwentaryzacja robocza Raportu została przygotowana zgodnie z zaleceniami Rekomendacji, wskazując na najbardziej istotne problemy strefy brzegowej. Inwentaryzacja obejmuje następujące zagadnienia:

- Analiza obowiązującego prawa i wszystkich poziomów administracji w granicach polskiej strefy brzegowej.
- Analiza istotnych sektorów i obszarów wpływających na zarządzanie polską strefą brzegową.
- Analiza zainteresowania obywateli i organizacji pozarządowych.
- Analiza organizacji rządowych i samorządowych o znaczeniu międzynarodowym.
- Przegląd możliwości do zastosowania środków strategicznych i prawnych dla potrzeb wdrażania ZZOP w Polsce.

W oparciu o wyniki inwentaryzacji, każde z Państw Członkowskich, we współpracy, odpowiednio do potrzeb, z władzami regionalnymi i międzyregionalnymi, powinno opracować narodową strategię, lub jeżeli jest to właściwe, kilka strategii, celem wdrożenia zasad zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi.⁴

⁴ Rekomendacja Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002r., dotycząca realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi

2. STAN OBECNY POLSKIEJ STREFY BRZEGOWEJ - INWENTARYZACJA ROBOCZA

1.1. Charakterystyka przestrzenna województw nadmorskich – wg. planów zagospodarowania przestrzennego województw.

1.1.1. Województwo zachodniopomorskie

Województwo zachodniopomorskie zajmuje obszar o powierzchni 22 902 km² (co stanowi 7,3% powierzchni kraju) i liczy 1 733,8 tys. mieszkańców – przy stosunkowo niskiej gęstości zaludnienia 76 osób/km² (średnia krajowa wynosi ponad 123 osoby/km²).

Stolicą województwa pomorskiego jest Szczecin – główny ośrodek administracyjny, gospodarczy i kulturalny regionu. Pozostałe większe ośrodki miejskie to: Koszalin, Stargard Szczeciński, Kołobrzeg, Świnoujście, Szczecinek.

O walorach regionu decydują: atrakcyjne położenie na obszarze Półwyspy i Pojezierzy Południowobałtyckich, urozmaiczone ukształtowanie powierzchni, obfitość wód powierzchniowych (zajmujących ok. 6% powierzchni województwa). Do największych jezior, o powierzchni ponad 1 000 ha, zaliczyć należy jeziora: Dąbie, Miedwie, Jamno, Drawskie, Wielimie, Bukowo, Lubie. Zalew Szczeciński, połączony z morzem cieśninami Świną, Dziwną i Pianą, wchodzi w skład wód przybrzeżnych Bałtyku.

Województwo zachodniopomorskie zajmuje pierwsze miejsce pod względem posiadanych gruntów leśnych (35,2% powierzchni regionu).

Unikatowe zasoby środowiska przyrodniczego podlegają różnym formom ochrony prawnej. Najważniejsze z nich to: Drawieński Park Narodowy, Woliński Park Narodowy, 81 rezerwatów przyrody, 5 parków krajobrazowych.

W gospodarce województwa duże znaczenie odgrywają gospodarka morską, przemysł – zlokalizowany głównie na obszarach zachodnich (stoczniowy, spożywczy, chemiczny, energetyczny, drzewny, elektroenergetyczny, maszynowy, metalowy) oraz rolnictwo.

1.1.2. Województwo pomorskie

Województwo pomorskie zajmuje obszar o powierzchni 18 293 km² i liczy około 2 204,4 tys. mieszkańców. Jest jednym z 3 nadmorskich województw Polski i stanowi integralną część Polskiego i Europejskiego Regionu Bałtyckiego. Na Mierzei Wiślanej graniczy z obwodem kaliningradzkim w Federacji Rosyjskiej. Linia brzegowa morza otwartego łącznie z Zatoką Gdańską w województwie pomorskim liczy 316 km, co stanowi ponad 60% linii brzegu morskiego kraju.

Województwo położone jest w centralnej części pojezierzy południowobałtyckich, rozciągających się w szerokim pasie przebiegającym od Meklemburgii do Litwy.

Pomorskie położone jest nad największą rzeką Polski – Wisłą, w dolnej części jej zlewni i przy ujściu do morza. Obszar województwa stanowi fragment dorzeczy: Wisły, rzek Przymorza i fragmentarycznie Odry. Największymi rzekami przymorskimi są: Słupia, Wieprza, Łupawa, Łeba i Reda.

Województwo należy do najbardziej zalesionych – lasy pokrywają 36% jego powierzchni. Na terenie województwa pomorskiego znajdują się 2 parki narodowe: Słowiński i Bory Tucholskie, 9 parków krajobrazowych oraz strefy chronionego krajobrazu o łącznej powierzchni równej 33% obszaru województwa.

Województwo pomorskie ma charakter wielofunkcyjny. Rozwinęły się tutaj niemal wszystkie rodzaje funkcji gospodarczych: gospodarka morska, przemysł wydobywczy i przetwórczy, rolnictwo, turystyka i rekreacja, leśnictwo, wyspecjalizowane usługi o znaczeniu ponadregionalnym. W strukturze przestrzennej pod względem rodzajów i intensywności użytkowania i zagospodarowania charakteryzuje się obszar zainwestowania miejskiego położonej nad Zatoką Gdańską aglomeracji trójmiejskiej – Gdańsk, Gdynia, Sopot.

1.1.3. Województwo warmińsko – mazurskie

Województwo Warmińsko – Mazurskie zajmuje powierzchnię około 24,2 tys. km², i liczy około 1,5 mln mieszkańców, co stanowi około 4% ludności Polski. Obszar regionu należy do najrzadziej zaludnionych w kraju – 60 osób/1km².

Województwo graniczy na północy z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Region warmińsko – mazurski wyróżnia się w skali kraju i Europy różnorodnością i bogactwem środowiska przyrodniczego, na które składają się: urozmaicona rzeźba terenu, liczne jeziora, zwarte kompleksy leśne, niezanieczyszczone powietrze. Połowę obszaru województwa stanowią obszary objęte prawną ochroną przyrody, w tym o międzynarodowej randze.

Główną funkcją gospodarczą w dotychczasowym rozwoju obszaru, które obejmuje obecnie granice województwa warmińsko – mazurskiego jest rolnictwo, a szerzej ujmując gospodarka żywnościowa.

Szansą rozwoju województwa jest jego położenie w Basenie Morza Bałtyckiego dające możliwości wielopłaszczyznowej współpracy z państwami nadbałtyckimi i m.in. poprzez morskie wody wewnętrzne Zalewu Wiślanego.

1.2. Analiza obowiązującego prawa i wszystkich poziomów administracji w granicach polskiej strefy brzegowej.⁵

Zarządzanie strefą brzegową odbywa się między innymi na podstawie prawa miejscowego, jak również prawa o znaczeniu regionalnym. Do najważniejszych uregulowań, mających istotne znaczenie dla zarządzania strefą brzegową można zaliczyć:

- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego gmin,
- Plany zagospodarowania przestrzennego województw,
- Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin,
- Waloryzacje przyrodnicze gmin,
- Strategiczne plany działania poszczególnych instytucji odpowiedzialnych za zarządzanie i gospodarowanie,
- Strategie rozwoju powiatu, gminy, województwa i kraju, uwzględniające zadania wynikające z integracji europejskiej,
- Plany ochrony parków narodowych, krajobrazowych oraz rezerwatów,
- Plany ochrony obszarów NATURA 2000,
- Plany Urządzenia Lasu,
- Inne opracowania planistyczne i specjalistyczne, których problematyka wpisuje się w zakres ZZOP⁶.

1.2.1. Istotne akty prawne, mające wpływ na zarządzanie polską strefą brzegową.

- Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z 21 marca 1991 r. wraz z późniejszymi zmianami. Dz.U.03.153.1502
- Ustawa o portach i przystaniach morskich z 20 grudnia 1996 r. Dz.U.02.110.967
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003r. w sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania granic Dz.U.89 poz.820
- Ustawa o ustanowieniu programu wieloletniego "Program ochrony brzegów morskich" z dnia 28 marca 2003 r. Dz.U. Nr 67 poz.621

⁵ dr M. Landsberg „Przepisy gospodarowania w strefie brzegowej” ZZOP – stan obecny i perspektywy, 2005.

⁶ np. 1) „Zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej obszaru przybrzeżnego nad Zalewem Wiślanym”

2) „Uaktywnienie szlaków wodnych wschodniej części Delt Wisły”

3) „Strategia rozwoju obszaru gmin nadzalewowych do 2015r”.

- Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003r. Dz.U. 03.80.717
- Ustawa o gospodarce nieruchomościami z dnia 21 sierpnia 1997r. Dz.U.04.261.2603
- Ustawa Prawo Budowlane z dnia 7 lipca 1994 r. Dz.U.03.207.2016
- Ustawa Prawo Ochrony Środowiska z dnia 27 kwietnia 2001r. Dz.U.01.62.627
- Ustawa o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004r. Dz.U.04.92.880
- Ustawa o ochronie gruntów rolnych i leśnych z dnia 3 lutego 1995r. Dz.U. 04.121.1266
- Ustawa o lasach z dnia 28 września 1991r. Dz.U. 05.45.435
- Ustawa Prawo Wodne z 18 lipca 2001r. Dz.U. 05.239.20.19
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21.07.2004 w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dz. U. Nr 229 poz. 2313
- Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23.07.2003 Dz. U. Nr 162 poz. 1568
- Ustawa z dnia 6 grudnia 2006r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju Dz.U.06.227.1658
- Ustawa o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach uzdrowiskowych z dnia 28.07.2005 Dz. U. Nr 167 poz. 1399
- Ustawa o odpadach z dnia 27 kwietnia 2001r. Dz.U.01.62.628
- Ustawa Prawo geologiczne i górnicze z dnia 4 lutego 1994r. Dz.U.05.228.1947
- Ustawa o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki z 16 marca 1995 r. Dz.U.95.47.243
- Ustawa o gospodarowaniu niektórymi składnikami mienia Skarbu Państwa oraz o Agencji Mienia Wojskowego z dnia 30 maja 1996 r. Dz. U. 163 poz. 1711
- Ustawa o ochronie granicy państwowej z dnia 12 października 1990r. Dz.U.-5.226.1944
- Ustawa z dnia 12 września 2002 roku o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2002 r. Nr 166, poz. 1361, z późn. zm.)
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie formularza ewidencyjnego stosowanego w transporcie morskim (Dz. U. Nr 100, poz. 1005)

1.2.2. *Istotne dla ZZOP Konwencje i umowy międzynarodowe.*⁷

- Traktat z Maastricht z dnia 7 grudnia 1997r., wraz ze związanymi Regulacjami i Dyrektywami, w szczególności Dyrektywami: O Strategicznej Ocenie Oddziaływania na Środowisko, Ramową Dyrektywą Wodną, Dyrektywą Ptasią, Dyrektywą Siedliskową, przygotowywanymi dyrektywami o ochronie przeciwpowodziowej i o strategii ochrony przyrody w morzu (Marine Strategy)
- Umowa między Rzeczypospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o współpracy w dziedzinie gospodarki wodnej na wodach granicznych z 19 maja 1992 r.
- Umowa o Międzynarodowej Komisji Ochrony Odry przed Zanieczyszczeniem (Polska, Niemcy, Czechy, Unia Europejska), ratyfikowana w 1999 r.
- Międzyrządowa umowa o współpracy w dziedzinie ochrony środowiska między PRL a RFN z 1989 r.
- Międzynarodowa konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki, sporządzona w Londynie 02 listopada 1973 r. oraz Protokół z 1978 r. dotyczący tej konwencji, Londyn, zwana Konwencją MARPOL 1973/78.
- Konwencja ONZ o Prawie Morza „Konstytucja dla mórz i oceanów”, 1994r.
- Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu mórz przez zatapianie odpadów i innych substancji sporządzona w Moskwie, Waszyngtonie, Londynie i Meksyku dnia 29 grudnia 1972 r.
- Konwencja o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego Konwencja Ramsarska z 2 lutego 1971 r. Polska jest stroną od 22.03.1978 r.
- Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi roślinaami i zwierzętami gatunków zagrożonych wyginięciem Konwencja Waszyngtońska z 3 marca 1973r (CITES), ratyfikowana 12.12.1989 r.
- Konwencja o ochronie dzikiej fauny i flory europejskiej oraz ich siedlisk naturalnych (Konwencja Berneńska) z 19.09.1979 r. Konwencja została podpisana 24.03.1995 r., weszła w życie dla Polski 1.01.1996 r.
- Konwencja Bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych, Konwencja Bazylejska z 22 marca 1989 r. Ratyfikowana 20.03.1992r.

⁷ dr M. Landsberg „Przepisy gospodarowania w strefie brzegowej” ZZOP – stan obecny i perspektywy, 2005.

- Konwencja w sprawie transgranicznego zanieczyszczenia powietrza na dalekie odległości, Konwencja Genewska z 13 listopada 1979 r. Podpisana 13.11.1979 r., ratyfikowana 19.07.1985 r., weszła dla Polski w życie 17.10.1986 r.
- Ramowa Konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu podpisana w Rio de Janeiro 5 czerwca 1992 r. Konwencja weszła w życie dla Polski 26.10.1994 r.
- Konwencja o różnorodności biologicznej, przyjęta w Nairobi 22 maja 1992 r., podpisana w Rio de Janeiro 5 czerwca 1992 r., ratyfikowana w 1996 r.
- Konwencja o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt (Konwencja Bońska) z 23 czerwca 1979 r., weszła w życie dla Polski 1.05.1996 r.
- Konwencja o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym (Konwencja z Espoo) z 25 lutego 1991 r. Podpisana 26.02.1991 r. Weszła w życie dla Polski 10.09.1997 r.
- Konwencja o ochronie i użytkowaniu cieków granicznych i jezior międzynarodowych, podpisana w Helsinkach 18 marca 1992 r. Konwencja weszła w życie w październiku 1996 r., ratyfikowana w 2000 r.
- Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencja Helsińska) zawarta w 1974 r.
- Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego (Konwencja Helsińska) podpisana 9 kwietnia 1992 r., ratyfikowana 1999 r.
- Konwencja o ochronie światowego dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego (Konwencja Paryska) zawarta w 1972 r. w Paryżu.
- Rekomendacja Parlamentu Europejskiego z dnia 30 maja 2002 r., dotycząca realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi w Europie
- Dyrektywa Rady EWG 79/409/EEC o ochronie dziko żyjących ptaków.
- Dyrektywa 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory
- Dyrektywa 2000/06 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej.
- Paneuropejska Strategia Różnorodności Biologicznej i Krajobrazowej
- Strategia Różnorodności Biologicznej Unii Europejskiej

1.2.3. Jednostki odpowiedzialne za zarządzanie i gospodarowanie polską strefą brzegową.⁸

Za zarządzanie i gospodarowanie w ramach ZZOP odpowiedzialne są:

Administracja samorządowa: urzędy marszałkowskie wraz z podległymi departamentami oraz administracja samorządowa na szczeblu powiatowym i gminnym – odpowiedzialna za zarządzanie i gospodarowanie na obszarach podległych jednostek administracyjnych.

Administracja rządowa: urzędy wojewódzkie wraz z podległymi wydziałami i instytucjami – realizuje politykę państwa na obszarze województwa.

Inne urzędy państwowe administracji zespolonej i nie zespolonej, w tym:

Urzędy Morskie (w ramach Administracji Morskiej - Minister właściwy d/s gospodarki morskiej i Dyrektorzy urzędów morskich) – są odpowiedzialne za zarządzanie obszarami wód morskich oraz współodpowiedzialne za zarządzanie lądem w strefie wzajemnego oddziaływania wód morskich i lądu. W konsekwencji wszystkie plany, projekty, decyzje związane z zagospodarowaniem pasa nadbrzeżnego (techniczny + ochronny), morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i w niektórych sprawach Wyłącznej Strefy Ekonomicznej są podejmowane lub uzgadniane przez ten organ administracji morskiej.

Podmioty zarządzające portami - "Zarząd Morskiego Portu Gdańsk Spółka Akcyjna", "Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna", "Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście Spółka Akcyjna" - na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U.02.110.967)

Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej – odpowiedzialne za określenie strategii użytkowania i ochrony zasobów wodnych na obszarze swojego działania. Administrują one wybranymi głównymi rzekami, drogami wodnymi i kanałami, niektórymi zbiornikami zaporowymi wraz z towarzyszącą infrastrukturą, śluzami, jazami, pompowniami, bramami przeciwpowodziowymi oraz gruntami położonymi nad administrowanymi wodami będącymi własnością Skarbu Państwa. W obszarze morskim Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej uczestniczy w zarządzaniu wodami przybrzeżnymi na mocy zapisów Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Inspekcja Ochrony Środowiska, Wojewódzkie Inspektoraty Ochrony Środowiska – działają na obszarze województwa. Głównymi zadaniami są: kontrola użytkowników środowiska w zakresie przestrzegania przepisów

⁸ dr M. Landsberg „Instytucje odpowiedzialne za gospodarkę w ramach ZZOP” ZZOP – stan obecny i perspektywy, 2005.

prawnych w zakresie ochrony środowiska, prowadzenie i koordynacja monitoringu środowiska.

Państwowa Inspekcja Sanitarna, Wojewódzkie Stacje Sanitarne – Epidemiologiczne – są odpowiedzialne za nadzór nad warunkami higieny środowiska, higieny w zakładach pracy, szkołach i innych placówkach oświatowo – wychowawczych, zdrowotnymi żywności i żywienia, w celu ochrony zdrowia ludzkiego przed wpływem czynników szkodliwych lub uciążliwych.

Zarządy Melioracji i Urzędzeń Wodnych – działające na obszarze województwa i podlegający Marszałkowi Województwa, administrują rzekami i ciekami o znaczeniu rolniczym, budowlami na tych wodach oraz eksploatowanymi systemami melioracyjnymi i przeciwpowodziowymi.

Wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej, fundusze powiatowe i gminne – dysponują głównymi źródłami finansowania przedsięwzięć ekologicznych na terenie województwa. Środki pochodzące z opłat i kar za pobór wody i zrzut ścieków wymierzonych na podstawie ustawy o ochronie i kształtowaniu środowiska oraz prawa wodnego podlegają dystrybucji za pośrednictwem funduszu ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Regionalne Dyrekcje Lasów Państwowych – realizują gospodarkę leśną na obszarze swojego działania (obszar nie pokrywa się z granicami województwa). Ponadto gospodarkę leśną prowadzą właściwe nadleśnictwa na podstawie planów urządzenia lasu.

Dyrekcje Parków Narodowych – są odpowiedzialne za ochronę walorów przyrodniczych, historycznych i krajobrazowych obszarów parku.

Agencja Nieruchomości Rolnych – jest instytucją powołaną do gospodarowania mieniem Skarbu Państwa w odniesieniu do nieruchomości rolnych, położonych na obszarach przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego na cele gospodarki rolnej oraz mienia pozostałego po likwidacji państwowych przedsiębiorstw gospodarki rolnej.

Agencja Mienia Wojskowego – jedyny w Polsce podmiot gospodarczy ustawowo uprawniony do komercyjnego zagospodarowania byłych nieruchomości wojskowych. W ostatnich latach instytucja ta urosła do roli jednego z ważniejszych kreatorów zagospodarowania przestrzeni obszaru przybrzeżnego.

Straż Graniczna – jednolita formacja powołana do ochrony granicy państwowej na lądzie i na morzu oraz kontroli ruchu granicznego.

Marynarka Wojenna – flota odpowiedzialna za obronę wybrzeża i wód terytorialnych.

Użytkownicy terenu: właściciele i dzierżawcy terenów położonych na obszarze ZZOP (przemysł, handel, usługi, rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo,

rekreacja), zarządcy terenów komunikacyjnych (m.in. Polskie Koleje Państwowe) społeczność lokalna oraz wszelkiego rodzaju kluby i stowarzyszenia prowadzące swoją działalność na tych terenach.

Instytucje opiniujące, doradcze: politechniki, uniwersytety, Instytut Morski, Morski Instytut Rybacki, Państwowy Instytut Geologiczny, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, Instytut Ochrony Środowiska, Instytut Morski w Gdańsku, akademie rolnicze, związki gmin, instytucje pozarządowe.

W Polsce, władza państwowa reprezentowana jest na czterech poziomach: krajowy, wojewódzki, powiatowy i gminny.

Rząd, w ramach którego działają ministerstwa, reprezentuje władzę krajową. W obszarach przybrzeżnych w zależności od rodzaju działalności największe kompetencje posiadają ministrowie właściwi do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, gospodarki morskiej, gospodarki wodnej, gospodarki, środowiska, rolnictwa, rozwoju wsi, transportu, spraw wewnętrznych.

W ramach terenowej administracji morskiej działają trzy urzędy morskie: w Gdyni, Słupsku i Szczecinie.

Na poziomie gminnym istnieje Związek Miast i Gmin Morskich, który zrzesza gminy i miasta leżące nad morzem. ZMiGM od wielu lat aktywnie zajmuje się problematyką Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi, m.in. poprzez wydawanie czasopisma „Czas Morza”.

Ministerstwo Gospodarki Morskiej

Do organów administracji morskiej (ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej jako naczelnego organu administracji morskiej oraz dyrektorów urzędów morskich jako terenowych organów administracji morskiej) należą sprawy z zakresu administracji rządowej związane z korzystaniem z morza w tym m.in.

- bezpieczeństwa żeglugi morskiej
- ochrony portów morskich i żeglugi morskiej, w tym związane z wykonywaniem zadań obronnych oraz zadań o charakterze niemilitarnym, w szczególności zapobieganie aktom terroru oraz likwidacji skutków zaistniałych zdarzeń
- korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich
- bezpieczeństwa związanego z badaniami, rozpoznawaniem i eksploatacją zasobów mineralnych dna morskiego

- ochrony środowiska morskiego przed zanieczyszczeniem wskutek korzystania z morza oraz przez zatapianie odpadów i innych substancji, w zakresie nieuregulowanym przepisami prawa geologicznego i górniczego
- ratowania życia, prowadzenia prac podwodnych i wydobywania mienia z morza
- nadzoru przeciwpożarowego w polskich obszarach morskich oraz morskich portach i przystaniach
- uzgadnianie decyzji w sprawie wydawania pozwoleń wodnoprawnych i pozwoleń budowlanych na obszarze pasa nadbrzeżnego, morskich portów i przystani, morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, jak również wszelkich innych decyzji dotyczących zagospodarowania tego pasa, w tym uzgadnianie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, studiów uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego gmin, planów zagospodarowania przestrzennego województw.
- budowy, utrzymania i ochrony umocnień brzegowych, wydm i zalesień ochronnych w pasie technicznym
- wyznaczania dróg morskich, kotwiczowisk i badania warunków ich żeglowności
- oznakowania nawigacyjnego dróg morskich i kotwiczowisk w portach i przystaniach morskich oraz na wybrzeżu
- nakładania grzywien w postępowaniu mandatowym za wykroczenie w trybie przewidzianym w przepisach o postępowaniu w sprawach wykroczenia
- wydawania oraz uzgadniania decyzji wynikających z przepisów ustawy o portowych urządzeniach do odbioru odpadów i pozostałości ładunkowych ze statków
- sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej
- wykonywania kontroli w zakresie zgodności z zasadniczymi wymaganiami wprowadzonych do obrotu wyrobów w odniesieniu do wyposażenia morskiego
- nadawania nazw statkom morskim
- organizacji i pilotażu morskiego
- budowy i utrzymania obiektów infrastruktury zapewniającej dostęp do portów i przystani morskich

- zarządzania portami niemającymi podstawowego znaczenia dla gospodarki narodowej i przystaniami morskimi, w których nie powołano podmiotu zarządzającego
- planowania rozwoju portów i przystani morskich
- monitorowania i informowania o ruchu statków
- ewidencji ładunków i pasażerów
- nadzoru nad wprowadzonymi do obrotu wyrobami w zakresie wyposażenia morskiego
- zarządu nad morzem terytorialnym i morskimi wodami wewnętrznymi oraz nad gruntami pokrytymi tymi wodami
- wykonywanie zadań w dziedzinie współpracy międzynarodowej w zakresie spraw określonych powyżej
- wydawanie decyzji w sprawach, o których mowa w punktach (*) następuje po zasięgnięciu opinii właściwego organu samorządu terytorialnego.

Ministerstwo Budownictwa

Jest właściwe w zakresie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, regulującym system planowania i zagospodarowania przestrzennego i mającej charakter proceduralny. Procedury te dotyczą również wymagań dotyczących planowania i zagospodarowania przestrzennego obszarów przybrzeżnych. Nadzoruje sprawy związane z Prawem Budowlanym – w tym również dotyczące obszarów przybrzeżnych.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

Programuje politykę przestrzenną na szczeblu państwowym oraz współpracuje z Międzynarodowym Komitetem Rozwoju Przestrzennego Obszaru Morza Bałtyckiego (VASAB). Ministerstwo Rozwoju Regionalnego opracowuje dokumenty programowe z zakresu społeczno – gospodarczego rozwoju kraju, w szczególności będących podstawą do pozyskiwania środków rozwojowych z Unii Europejskiej i innych źródeł zagranicznych.

Ministerstwo również współpracuje z jednostkami samorządu terytorialnego oraz organizacjami je zrzeszającymi w zakresie dotyczącym rozwoju społeczno – gospodarczego kraju, w tym rozwoju regionalnego.

Ministerstwo Transportu

Programuje m.in. politykę transportową państwa, w tym sieci/ systemy transportowe o podstawowym znaczeniu dla gospodarki obszarów przybrzeżnych.

Do strefy brzegowej nawiązuje także działalność poniższych ministerstw:

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi

W kompetencji tego ministerstwa leży polityka rolna jak również gospodarka zasobami żywymi strefy brzegowej, jako rybołówstwo.

Ministerstwo Gospodarki

Programuje rozwój gospodarki o znaczeniu ponadregionalnym – m.in. dla obszarów przybrzeżnych. Ponadto Ministerstwo koordynuje sprawy zagospodarowania turystycznego kraju oraz koordynuje sprawy funkcjonowania krajowych systemów energetycznych, z uwzględnieniem zasad racjonalnej gospodarki i potrzeb bezpieczeństwa energetycznego kraju.

Ministerstwo Środowiska

Podlegają mu obszary chronione, w tym parki narodowe.

Ministerstwo dba także o zapisy w ustawach dotyczące Agendy 21, następujących dyrektyw: wodnej, ptasiej i siedliskowej oraz obszarów sieci Natura 2000, jak również o zapisy w dyskutowanej obecnie Dyrektywie ws Strategii Morskiej

Ponadto do kompetencji ministra właściwego do spraw środowiska należy udzielanie koncesji na poszukiwanie, rozpoznawanie i wydobywanie kopalin podstawowych w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej (działalność taka wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, zgodnie z art. 16 ust 3 pkt. 33 ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. – Prawo geologiczne i górnicze (Dz. U. Z 2005 r. Nr 228, poz. 1947 ze zm.)).

Ministerstwo Obrony Narodowej

W porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej określone są na drodze rozporządzenia zakres i formy współpracy urzędów morskich z Marynarką Wojenną.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

W porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych i Administracji określone są na drodze rozporządzenia zakres i formy współpracy urzędów morskich ze Strażą Graniczną.

Ministerstwo Skarbu Państwa

Jednostka odpowiedzialna za gospodarowanie mieniem Skarbu Państwa, w tym również większości terenów leżących w obszarze pasa technicznego brzegu morskiego.

1.2.4. Obszar morski RP – podział polskiej strefy brzegowej.⁹

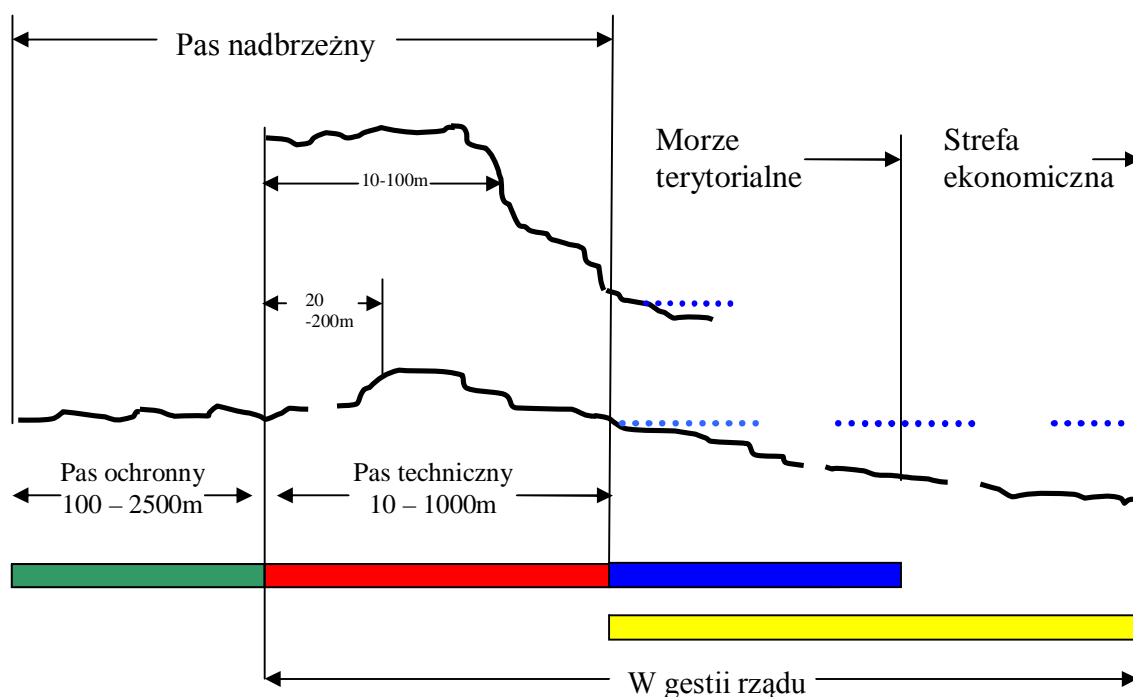
W polskim prawie nie istnieje definicja strefy brzegowej. Istnieją natomiast definicje pewnych obszarów całkowicie lub częściowo wchodzących w skład strefy brzegowej. Zawarte są one w ustawie z dnia 21.03.1991r. „O obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej”.

W myśl tej ustawy wyróżnia się:

- obszary morskie Rzeczypospolitej Polskiej
- pas nadbrzeżny

Linia dzielącą te dwa obszary jest linia brzegowa (styk wody z lądem przy średnim poziomie wody).

Polska strefa brzegowa



Rys.1. Schemat definicji obszarów wchodzących w skład strefy brzegowej (K. Furmańczyk i inni 2003)
źródło: „ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy. Problemy erozji brzegu” K. Furmańczyk 2005.
Definicję pasa nadbrzeżnego zawiera Ustawa o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej z 21 marca 1991 r. wraz z późniejszymi zmianami. Dz.U.03.153., a szczególne zasady określania jego granic wewnętrznych i zewnętrznych zawiera rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003r. w sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania granic Dz.U.89 poz.820

Obszary morskie RP to:

⁹ wg K. Furmańczyk „Stan zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi na obszarze odcinka Niechorze – Międzyzdroje” ZZOP – stan obecny i perspektywy, 2005.

- Morskie wody wewnętrzne, są to polskie obszary Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Wiślanego, część Zatoki Gdańskiej oraz wody wewnętrzne portów.
- Morze terytorialne, zewnętrzną granicą morza terytorialnego jest linia oddalona o 12 mil morskich od najbliższego punktu linii podstawowej morza (linię podstawową morza terytorialnego stanowi linia najniższego stanu wody wzdłuż wybrzeża lub zewnętrzna granica morskich wód wewnętrznych).
- Wyłączna strefa ekonomiczna, jest ona położona na zewnątrz morza terytorialnego i do niego przylega. Granice wyłącznej strefy ekonomicznej określają umowy międzynarodowe.

Definicję pasa nadbrzeżnego zawiera rozporządzenie Rady Ministrów z 29.04.2003r. „W sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania ich granic”

Pas nadbrzeżny definiowany jest jako obszar lądowy przyległy do brzegu morskiego w skład którego wchodzi:

- pas techniczny – stanowiący strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu; jest on przeznaczony do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska
- pas ochronny – obejmujący obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego.

Granice obu pasów określa dyrektor właściwego urzędu morskiego. W przypadku pasa technicznego, po zasięgnięciu opinii rad gminy, a w przypadku pasa ochronnego, z uzgodnieniem z radami gminy.

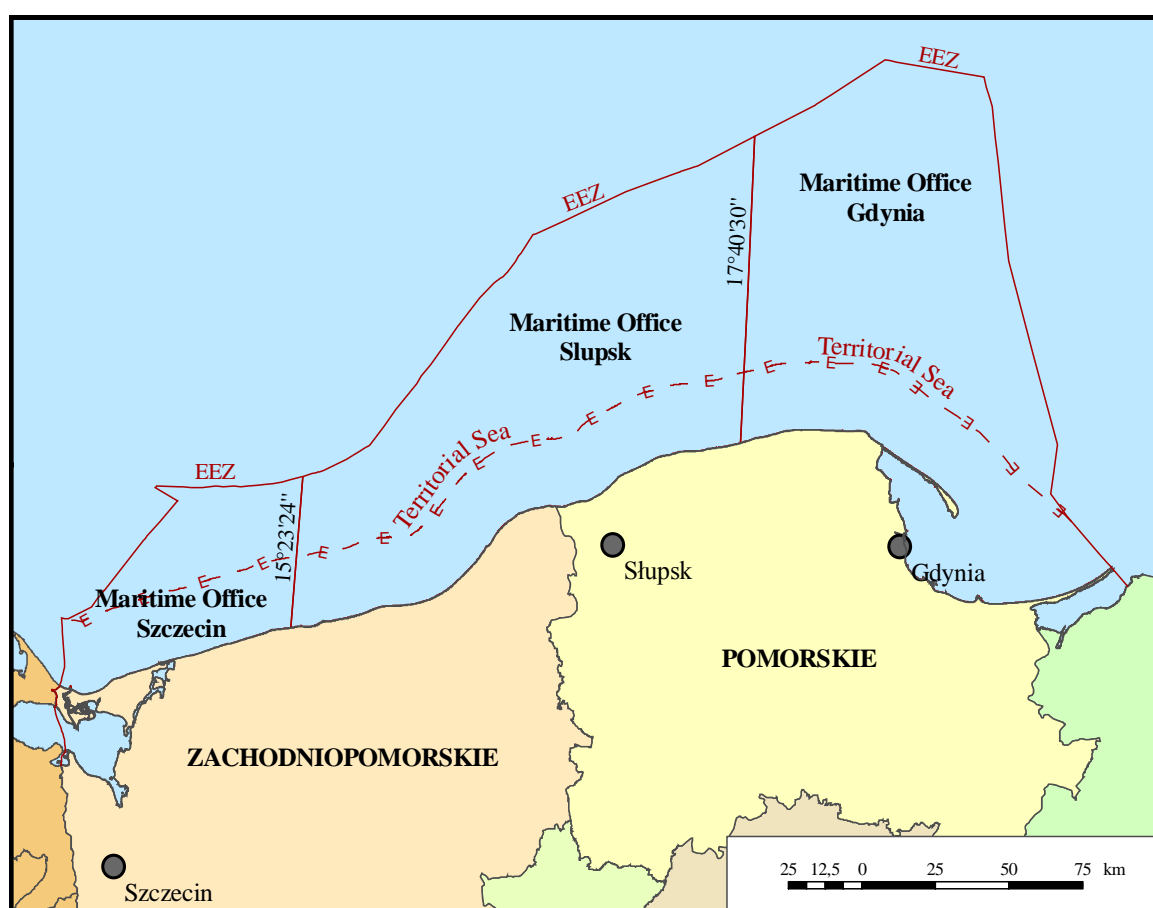
Pas techniczny w myśl rozporządzenia obejmuje:

- na brzegach wydmych – plażę, pierwszy wał wydmy i pas terenu za tym wałem o szerokości od 20m do 200m, licząc od oglądowego podnóża wału wydmy;
- na brzegach klifowych – plażę, podnóże klifu, stok klifowy i pas terenu o szerokości od 10m do 100m, licząc od górnej krawędzi stoku
- na brzegach płaskich, pozbawionych wału wydmy – pas terenu od linii brzegu morskiego do odwodnego podnóża wałów przeciwpowodziowych, albo przy braku wałów przeciwpowodziowych, pas terenu o szerokości od 50m do 1000m od linii brzegu morskiego
- na brzegach utrwalonych budowlami hydrotechnicznymi tworzącymi linię brzegu morskiego – obszar obejmujący te budowle wraz z pasem terenu o łącznej szerokości 10m albo większej, jeżeli wynika to z odrębnych przepisów.

Pas ochronny obejmuje obszar przyległy do ogładowej granicy pasa technicznego o szerokości od 100m do 2500m, natomiast na obszarach portów, ogładowa granica pasa technicznego pokrywa się z granicą portu.

W przypadku utraty terenów pasa technicznego w wyniku działania żywiołu morskiego funkcje utraconych terenów, do czasu wyznaczenia nowego pasa technicznego, przejmują tereny pasa ochronnego o szerokości nieprzekraczającej 100m w kierunku lądu.

Właścicielem pasa technicznego, przeważnie, jest państwo, a zarządzającymi, w imieniu państwa, są regionalne urzędy morskie. W Polsce są trzy urzędy morskie: w Gdyni, Słupsku i Szczecinie.



Rys.2 Lokalizacja wyłącznej strefy ekonomicznej oraz podział kompetencji urzędów morskich na polskim wybrzeżu J. Gajewski, 2006

Prawo polskie podzieliło obszar (polskiej strefy brzegowej) na strefy, w których wpływy różnych administracji przenikają się wzajemnie tak, jak przenikają się tam wpływy morza i lądu. Mamy, więc obszar morza terytorialnego, gdzie pełnię władzy sprawuje administracja morska – odpowiednie Ministerstwo (dawniej Ministerstwo Infrastruktury) jako organ nadrzędny i urzędy morskie w Gdyni, Słupsku i Szczecinie, stanowiące jego trzy

terenowe organy. Dalej, na mocy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003r., zaczyna się obszar lądowy stanowiący pas nadbrzeżny, na który składa się pas techniczny, o szerokości maksymalnie do 1000 metrów, a za nim, w stronę lądu, pas ochronny o szerokości 2500m.¹⁰

W pasie technicznym decydujące kompetencje ma dyrektor urzędu morskiego, bez zgody którego na tym terenie nie można podejmować jakichkolwiek działań. Nie oznacza to jednak wykluczenia z procesu zarządzania tym obszarem innych organów, gdyż to gminy tworzą plany zagospodarowania przestrzennego dla pasa technicznego, pozwolenia na budowę wydaje wojewoda, a w większości przypadków prawnym dysponentem terenów tego pasa jest Skarb Państwa.

Z kolei w pasie ochronnym decydujące kompetencje administracyjne należą do gmin, a dyrektorzy urzędów morskich jedynie uzgadniają niektóre decyzje wydawane na tym terenie przez gminy.

Na ten cały układ nakładają się kompetencje organów ochrony środowiska, co ma miejsce wszędzie tam, gdzie występują różnego rodzaju strefy ochronne, czy to na morzu, czy to na lądzie – na przykład na obszarach objętych europejską siecią ekologiczną „Natura 2000”. Obszary te zajmują akweny i tereny o znacznej wielkości.

Polskie prawo gwarantuje również wszystkim obywatelom i organizacjom udział w zarządzaniu obszarami przybrzeżnymi. Gwarancje te wynikają z obowiązkowych procedur tworzenia prawa miejscowego, które stanowią plany zagospodarowania przestrzennego gmin, tworzone na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. System ten jest skomplikowany, jednak dość czytelny i logiczny, a co najważniejsze – teoretycznie nie pozostawiający nikogo w sytuacji braku wpływu na obszary przybrzeżne. Problemem jest jednak rzeczywiste oddziaływanie obywateli na procesy podejmowania decyzji.

1.3. Analiza istotnych sektorów i obszarów wpływających na zarządzanie polską strefą brzegową.

Polskie Wybrzeże, charakteryzuje się obecnością wielu aktorów. W procesie zarządzania funkcje poszczególnych aktorów nakładają się na siebie, co ma zasadnicze znaczenie – często powodujące trudności – w procesie planowania i gospodarowania strefą brzegową.

¹⁰ A. Borowiec „Formalno prawne aspekty zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Polsce” ZZOP – stan obecny i perspektywy, 2005.

1.3.1. Gospodarka morska¹¹

Za gospodarkę morską uważamy tę część gospodarki narodowej, której działalność związana jest bezpośrednio z wykorzystaniem gospodarczym morza i wybrzeża morskiego.

Sfera produkcyjna gospodarki morskiej obejmuje:

- przemysł okrętowy łącznie z zapleczem konstrukcyjno-badawczym,
- przemysł rybny (połowy i przetwórstwo),
- przemysł wydobywczy,
- żeglugę morską bliskiego zasięgu
- żeglugę śródlądową,
- żegluga sportowa i rekreacyjna,
- sieć portów morskich i ich infrastrukturę,
- eksploatacja biologicznych i mineralnych zasobów wód i dna morskiego.

Do sfery nieprodukcyjnej zalicza się:

- administrację morską,
- ratownictwo okrętowe ,
- system kształcenia i naukowe instytuty badawcze,
- ochrona środowiska Morza Bałtyckiego i pasa nadbrzeżnego..

Gospodarkę morską cechuje różnorodność, kompleksowość oraz związki funkcjonalne ze środowiskiem morza i wybrzeża morskiego. Turystyka i rekreacja nadmorska nie jest uważana za dziedzinę gospodarki morskiej. Jest jednak z nią istotnie związana poprzez m.in. żeglugę pasażerską i promową oraz korzystanie z wybrzeża.(...)

♦ Porty morskie

Porty morskie stanowią jeden z ważniejszych działów gospodarki morskiej. Obecnie w Polsce mamy 4 główne porty morskie w: Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu oraz szereg mniejszych portów – Police, Kołobrzeg, Elbląg¹², Darłowo – na które przypada 10% przeładowanej masy towarowej.

Obroty ładunkowe w portach morskich w 2005 r. wyniosły 59,5 mln ton, tj. o 4,5% więcej niż w 2004 r. Ładunki przywiezione lub wywiezione przez polskich przewoźników morskich stanowiły około 10% obrotów polskich portów (w 2004 r. odpowiednio około 12%). Największy wzrost obrotów ładunków w 2005r., w porównaniu z 2004 r., wystąpił w portach: Darłowo (siedemnastokrotny), Ustka (ponad czterokrotny) i Elbląg (o 61,9%); mniejszą

¹¹ Na podstawie: J. Musielak „Gospodarka morza” www.brzegmorski.pl,
U. Kowalczyk „Polska gospodarka morska w 2005r.” Instytut Morski w Gdańsku,
http://www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/ceny_handel_uslugi/morska/2005/index.htm

¹² Dla Portu w Elblągu istotne znaczenie mają obroty ładunków morskich z Rosją (Obwodem Kaliningradzkim).

dynamikę wzrostu odnotowano w portach: Gdynia (o 14,8%), Kołobrzeg (o 12,3%), Szczecin (o 5,5%) i Świnoujście (o 2,7%). Na poziomie zbliżonym do 2004 r. utrzymały się obroty w portach Gdańsk (wzrost o 0,4%), Police (wzrost o 0,3%) i Stepnica (spadek o 0,3%). W porcie Władysławowo obroty spadły o 21,2%.

Udział poszczególnych grup ładunkowych w obrotach ogółem w 2005 r. kształtował się następująco:

Tabela 1 Udział poszczególnych grup ładunkowych w obrotach ogółem w 2005r. (wg danych GUS)

Lp.	Grupa ładunkowa	Udział w obrotach w 2005r.
1.	drobnica	28,1%
2.	węgiel i koks	24,4%
3.	ropa i przetwory naftowe	21,4%
4.	inne masowe	16,7%
5.	zboże	6,1%
6.	rudzy	3,0%
7.	drewno	0,2%

W 2005 r. największy udział w obrotach ładunków w polskich portach miały obroty z krajami Europy - 72,8% (w tym obroty z krajami Unii Europejskiej stanowiły 66,5% obrotów ogółem). W wywozie udział krajów europejskich wyniósł 73,3% (w tym kraje UE odpowiednio 69,4% z ogółem), w przywozie - 71,4% (kraje UE - 59,8%).

Udział obrotów ładunkowych kształtował się następująco:

Tabela 2 Udział obrotów ładunkowych z poszczególnymi kontynentami. (wg danych GUS)

Lp.	Kontynent	Udział obrotu ładunkowego	Udział w	
			wywozie	przywozie
1.	Ameryka	12,1%	10,2%	16,5%
2.	Azja	8,3%	10,0%	4,3%
3.	Afryka	6,8%	6,4%	7,7%

Tabela 3 Udział obrotów ładunkowych w polskich portach. (wg danych GUS)

Lp.	Państwo	Udział obrotu ładunkowego	Udział w	
			wywozie	przywozie
1.	Niemcy	13,7%	14,1%	12,6%
2.	Szwecja	11,2%	8,8%	17,0%
3.	Niderlandy	6,9%	7,4%	5,7%
4.	Wielka Brytania	6,8%	8,8%	2,3%
5.	Dania	6,2%	8,1%	1,5%
6.	Stany Zjednoczone	5,9%	7,8%	1,4%

Obrót ładunków tranzytowych w 2005 r. wyniósł 12,6 mln ton, tj. o 4,0% mniej niż w 2004 r. i stanowił 21,2% ogólnych obrotów ładunkowych w polskich portach morskich (w 2004 r. stanowił 23,1% obrotów). Wśród ładunków tranzytowych spadek dotyczył przeładunków grupy "inne masowe" (o 30,4%), rud (o 14,9%), ropy i przetworów naftowych (o 6,1%) oraz drewna (o 3,2%). Wzrosły natomiast obroty zboża (ponad trzykrotnie), węgla (o 81,4%) i drobnicy (o 6,2%).

Tabela 4 Obrót ładunków tranzytowych w polskich portach. (wg danych GUS)

Lp.	Port	Udział procentowy
1.	Gdańsk	73,2%
2.	Szczecin	12,7%
3.	Świnoujście	11,9%
4.	Gdynia	2,2%

Tabela 5 Udział poszczególnych grup ładunkowych w obrotach tranzytowych w 2005r.
(wg danych GUS)

Lp.	Grupa ładunkowa	Udział w obrotach w 2005r.
1.	ropa i przetwory naftowe	72,1%
2.	drobnica	19,2%
3.	rudy	4,2%
4.	inne masowe	2,5%
5.	zboże	1,0%
6.	węgiel	0,9%
7.	drewno	0,1%

Do portów morskich w ruchu międzynarodowym w 2005 r. zawięło 17,4 tys. statków transportowych (o 23,2% mniej niż w 2004 r.) o pojemności netto (NT) 52,0 mln i pojemności brutto (GT) 115,5 mln. Statki wchodzące z ładunkiem stanowiły 69,7% ogólnej liczby statków zawijających do portów i 62,8% ogólnej pojemności netto (NT).

W 2005 r. do polskich portów morskich z portów zagranicznych na statkach pasażerskich, towarowych i promach przybyło 793,7 tys. pasażerów, tj. o 22,9% mniej niż w 2004 r. Z portów wypłynęło na statkach w ruchu międzynarodowym łącznie 795,4 tys. pasażerów, tj. o 20,6% mniej niż w 2004 r. Spadek międzynarodowego ruchu pasażerów w 2005 r., w porównaniu z 2004 r., odnotowano w portach: Nowe Warpno (o 73,5%), Elbląg (o 49,3%), Szczecin (o 29,4%), Świnoujście (o 28,0%), Gdynia (o 9,4%); wzrost natomiast - w portach: Police (o 64,0%), Kołobrzeg (o 33,4%), Darłowo (o 21,8%), Gdańsk (o 14,9%) i Trzebież (o 14,6%). W portach Ustka, Stepnica i Władysławowo nie odnotowano międzynarodowego ruchu pasażerów. Największy udział pasażerów przewiezionych statkami między polskimi portami a portami obcymi dotyczył pasażerów przewiezionych w relacji z portami szwedzkimi - 73,3%, niemieckimi - 15,6% i duńskimi - 7,8%.

Żegluga Morska polskich armatorów i operatorów na koniec 2005 r. liczyła 130 statków (stanowiących polską własność lub współwłasność) o łącznej nośności 2610,3 tys. ton i pojemności brutto 1862,3 tys.

W porównaniu z 2004 r. przybyło 13 statków o nośności 205,5 tys. ton i pojemności brutto 163,8 tys. oraz ubył 1 statek o nośności 1,6 tys. ton i pojemności brutto 10,6 tys. ton.

Na koniec 2005 r. pod polską banderą pływało 17 statków.

Ponadto polscy armatorzy i operatorzy eksploatowali, według stanu na koniec 2005 r., 10 statków transportu morskiego dzierżawionych od armatorów zagranicznych o łącznej nośności 50,0 tys. ton i o pojemności brutto 41,3 tys. Średni wiek tych statków wynosił 17,4 lat.

Według oficjalnych danych publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny, statkami polskiej floty handlowej w 2005r. polscy armatorzy i operatorzy przewieźli 9362,4 tys. ton ładunków (tj. o 58,4% mniej niż w 2004r.) i wykonali pracę przewozową wynoszącą 17,1 mld tonomili, tj. 31,7 mld tonokilometrów (o 69% mniej w porównaniu z rokiem poprzednim).

Żegluga regularną przewieziono 6742,1 tys. ton ładunków (w tym 50,8% promami w zasięgu bałtyckim), tj. o 11,3% więcej niż w 2004 r. Natomiast w żegludze nieregularnej przewieziono oficjalnie zaledwie 2620,3 tys. ton ładunków, tj. o 84,1% mniej w porównaniu z 2004 r. Faktyczne przewozy największego polskiego armatora operującego na rynku trampowym, tj. PŻM wyniosły 24 mln ton. W odniesieniu do 2004 r. nastąpiło zmniejszenie przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego o 21,2%, a ich udział w przewozach ładunków ogółem wyniósł 35,7% (w 2004 r. - 18,9%).

W polskiej flocie handlowej przeważała rejestracja pod banderą Malty oraz Cypru, Wysp Bahama i Vanuatu. Zmianę bandery polskiej na zagraniczną spowodowana jest w głównej mierze warunkami prawnymi oraz wysokimi kosztami eksploatacji.

Polska żegluga liniowa ogranicza się głównie do żeglugi Europejskiej i bałtyckiej. W dalszym ciągu swoją historyczną pozycję na rynku Morza Śródziemnego i Afryki utrzymują Euroafrica, POL-Levant i nowa spółka POL-Euro. Dobrą pozycję na rynku światowym ma największy polski armator Polska Żegluga Morska. Jednak średni wiek statków, przekraczający w niektórych przypadkach 24 lata, stawia przed polskim armatorem ambitne zadanie sukcesywnego odnawiania tonażu, aby sprostać wymaganiom rynku żeglugowego.

Zgodnie z polityką morską UE szczególną wagę w rozwoju transportu morskiego przywiązuje się do tworzenia autostrad morskich i przewozów w ramach żeglugi bliskiego zasięgu. Dla polskich armatorów szczególne znaczenie ma wykorzystanie szansy zwiększenia udziału w dynamicznie rozwijających się przewozach promowych. Przewozy promowe polską żeglugę realizowane są w relacjach z Gdańskiem i Świnoujściem do portów Szwecji i Kopenhagi.

Morska przybrzeżna flota transportowa na koniec 2005 r. liczyła 21 statków pasażerskich o łącznej nośności 0,7 tys. ton i o pojemności brutto 4,3 tys., czyli o 12 statków pasażerskich mniej (w tym o 3 wodoloty) niż przed

rokiem. Wszystkie statki pasażerskie morskiej floty przybrzeżnej pływały pod banderą polską. Średni wiek tych statków na koniec 2005 r. wyniósł 30,8 lat.

W żegludze przybrzeżnej dominują przewozy pasażerów w komunikacji krajowej. W 2005 roku żegluga przybrzeżną pomiędzy portami polskimi przewieziono 399 tys. osób i było to mniej o 21 tys. aniżeli w 2004 roku. Natomiast przewozy pasażerów w komunikacji międzynarodowej wyniosły zaledwie 29 tys. osób, tj. o 105 tys. mniej w porównaniu do przewozów w 2004 r.

Stocznie polskie zbudowały w 2005 r. 30 jednostek o 565.973 CGT i wartości 933 mln USD. Całość produkcji stoczni budowlanych przeznaczona była dla odbiorców zagranicznych. Oznacza to, że wielkość produkcji statków powróciła do średniego poziomu osiąganego w latach poprzedzających kryzys z lat 2002-2003. Większość statków wyprodukowanych w 2005 r. stanowiły kontenerowce (31,1% ogólnej liczby statków i 62,7% ich nośności) oraz samochodowce (21,4% ogólnej liczby statków i 13,1% ich nośności). W końcu 2005 roku portfel zamówień stoczni obejmował 87 jednostek o 1.660.744 CGT i wartości 3.168 mln USD - wszystkie dla odbiorców zagranicznych. Znacząco wzrosła liczba i wartość zamówionych jednostek specjalnych, nie przewożących towarów.

Według stanu na 31 grudnia 2005 roku polskie stocznie dysponowały zamówieniami na 87 statków o łącznej nośności 2,19 mln ton oraz 1,66 mlnn CGT, co pod względem CGT daje polskim stoczniom piąte miejsce na świecie i drugie w Europie. Wartość portfela zamówień polskich stoczni na 31 grudnia 2005 roku wynosiła 3167,91 mln USD.

W 2005 roku nadal niewielki był poziom inwestycji w polskich stoczniach. Łączne zatrudnienie w stoczniach polskich w 2005 roku i wynosiło:

- 14 650 pracowników w stoczniach budowlanych,
- 4 250 pracowników w stoczniach remontowych,
- 5 800 pracowników produkujących wyposażenie, dostawców stoczni.

Polskie stocznie remontowe w 2005 roku utrzymywały się w dobrej sytuacji finansowej, korzystając z wysokiego popytu na swoje usługi i wzrostu cen na remonty statków. Większe z nich podejmowały się również budowy mniejszych jednostek pływających. Gdańska Stocznia "Remontowa" odgrywa wiodącą rolę w tym sektorze nie tylko w Polsce (ponad 65% udziału) ale także na rynku europejskim (wg czasopisma "Drydock" znajduje się ona na pierwszym miejscu w Europie). Przychody Stoczni wzrosły w r. 2005 o ponad 20% w porównaniu z roku 2004, zmianie także uległa struktura jej działalności. Naprawy i remonty stanowiły 37% łącznych obrotów, przebudowy - 31% a budowy nowych jednostek - 32%.

♦ Rybołówstwo morskie, przybrzeżne i zalewowe

W znacznie gorszej sytuacji znajduje się polskie rybołówstwo morskie.

W 2005 r. połowy ryb i innych organizmów morskich wyniosły 136,3 tys. ton (o 21,4% mniej w porównaniu z 2004 r.). Na łowiskach dalekomorskich złowiono 12,0 tys. ton ryb, tj. o 39,1% mniej niż w roku poprzednim, a na Morzu Bałtyckim - 124,3 tys. ton ryb, co w porównaniu z rokiem poprzednim oznacza spadek o 19,2%.

Wśród poławianych gatunków dominowały szproty - 74,4 tys. ton - łowione wyłącznie na Morzu Bałtyckim (spadek o 23,0% w porównaniu z 2004 r.) i śledzie - 22,9 tys. (spadek o 19,8%). W 2005 r. połowy szprota i śledzi stanowiły odpowiednio 54,6% i 16,8% połowów ogółem. W 2005 r. złowiono 13,8 tys. ton dorsza, z czego na Morzu Bałtyckim pozyskano 12,8 tys. ton, a na Północno-wschodnim Atlantyku złowiono 1 tys. ton. Połowy tego gatunku ryb w porównaniu z 2004 r. zmalały o 16,4%, przy czym ich udział w połowach ogółem zwiększył się z 9,5% w 2004 r. do 10,2% w 2005 r.

Pozostałe gatunki o znaczącym udziale w strukturze połowów ryb morskich to stornie - 8,2% z ogółu (11,1 tys. ton, tj. więcej o 26,7% niż w 2004 r.), karmazyny - 1,8% (2,4 tys. ton, tj. o 18,3% mniej niż w 2004 r.) oraz czarniaki - 0,8% (1,1 tys. ton). W 2004 r. czarniaków nie poławiano.

W skład połowów bałtyckich wchodzi również gatunki słodkowodne, z których najliczniej wystąpiły płocie - 1,2 tys. ton (mniej o 10,6% w stosunku do 2004 r.).

W 2005 r. złowiono 4,9 tys. ton skorupiaków morskich, czyli blisko o połowę mniej niż w 2004 r., z czego 4,3 tys. ton stanowiły połowy kryla na Atlantyku antarktycznym (spadek o 51,3% w stosunku do roku poprzedniego) zaś pozostałe 0,6 tys. ton przypadło na krewetki, których złowiono o 54,8% mniej niż w 2004 r.

W 2005 r., podobnie jak w roku poprzednim, nie prowadzono skupu ryb na łowiskach dalekomorskich.

Do rybołówstwa przybrzeżnego zaliczamy połowy uprawiane w granicach morza terytorialnego (12 mil morskich od linii brzegowej) oraz Zalewów Wiślanego i Szczecińskiego, przy użyciu łodzi rybackich. Połowy w pasie przybrzeżnym i dwóch zalewów wynoszą około 10 tys. ton rocznie, z czego 50% stanowią śledzie i dorsze, pozostałe to ryby słodkowodne i dwuśrodowiskowe.

Na koniec 2005 r. rybacka flota dalekomorska składała się z 3 trawlerów – wszystkie w sektorze prywatnym. Flota kutrowa jest obecnie również niemal w całości eksploatowana przez armatorów prywatnych. Stan floty kutrowej wg rejestru statków rybackich prowadzonego przez MRiRW wynosił na koniec 2005

roku 249 kutrów – tj. o 149 jednostek mniej niż w roku poprzednim. Stan floty łodziowej wg rejestru Departamentu Rybołówstwa MRiRW na koniec 2005 roku wynosił 723 łodzi motorowych i wiosłowych. W stosunku do roku poprzedniego stan tej floty zmniejszył się o 123 jednostki.

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej rozwinęły się nowe usługi – złomowanie kutrów rybaków, którzy wycofują się z połowów. Do połowy 2005 roku 363 polskich rybaków złożyło do Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa wnioski o zlikwidowanie jednostek łowczych.

W 2005 roku kontynuowany był w gospodarce rybnej proces restrukturyzacji i modernizacji polskiego sektora rybackiego, przy wykorzystaniu środków unijnych. Jest on przeprowadzany w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego (SPO) „Rybołówstwo i przetwórstwo ryb 2004-2006”, w którym przewidziano łącznie pomoc finansową w wysokości 281,9 mln euro. Największe środki finansowe (111,4 mln euro, czyli prawie 40%) zostały przeznaczone na dostosowanie potencjału połowowego do zasobów, co obejmuje przede wszystkim trwałe wycofanie (złomowanie) za odszkodowaniem znacznej części floty rybackiej.

Na przetwórstwo i rynek rybny, w tym na zwiększenie zdolności produkcyjnych zakładów przetwórczych przeznaczono 19,5 mln euro (7%), a dwukrotnie więcej środków na działania społeczno-ekonomiczne obejmujące głównie na rekompensaty dla rybaków za utratę pracy wskutek złomowania statków lub wycofanie się z zawodu rybaka.

1.3.2. *Turystyka i rekreacja*¹³

Nadmorska strefa rekreacyjna, obejmująca przestrzeń wodną i lądową, jest subregionem wybrzeża o niewielkiej powierzchni. Jej część lądowa wynosi od 650 km² (Owsiak i in., 1980) do około 1000 km² (Szwichtenberg, 1991). Szerokość analizowanej strefy jest dość zróżnicowana w zależności od lokalnych warunków środowiska geograficznego, tj. zasięgu występowania walorów turystycznych (m.in. aerozolu morskiego) i ograniczeń fizjograficznych dla lokalizacji zabudowy turystycznej, np. siedliska nadmorskiego boru sosnowego o małej chłonności turystycznej, tereny bagienne, gleby wysokiej jakości itd. Przeciętna jego szerokość, w zasięgu morza otwartego, wynosi od kilkuset metrów (wybrzeża klifowe) do kilku kilometrów (jeziora przybrzeżne).

¹³ A. Szwichtenberg „Turystyka i rekreacja” – www.brzegmorski.pl

Najważniejszymi czynnikami decydującymi o rozwoju turystyki są:

- walory estetyczno-krajobrazowe (morze, wały wydymowe wraz z pokrywającymi ją naturalnymi bądź sztucznymi siedliskami, klify, jeziora przybrzeżne, wydmy ruchome),
- specyficzny (bodźcowy, hartujący) bioklimat,
- plaże o wyjątkowych właściwościach fizycznych (suche - siły kapilarne są zdolne zatrzymać jedynie 2-5% wody, zdolności sorbcyjne piasku), mineralogicznych (dominacja jasnego kwarcu) i granulometrycznych (jednolitość ziaren, które są pozbawione ostrych krawędzi),
- duże szerokości przedwydmy (średnia szerokość plaż wynosi około 30 m)
- wysoka jakość podstawowych elementów środowiska przyrodniczego, m.in. czystość wód i powietrza oraz wysoki komfort akustyczny,
- duża różnorodność antropogenicznych walorów krajobrazowych, szczególnie w miejskich jednostkach osadniczych.

Na analizowanym terenie istnieją możliwości rozwoju dla wszystkich głównych form turystyki, tj. wypoczynkowej, krajoznawczej i specjalistycznej.

Najintensywniej rozwija się turystyka wypoczynkowa wraz z uzdrowską na bazie kompleksu walorów 3xS (sea, sand, sun), a także względnie dobrej bazy noclegowej i gastronomicznej. Dla rozwoju turystyki uzdrowskiej istotne znaczenie mają także kopaliny lecznicze, jak borowiny występujące w Kołobrzegu, Kamieniu Pomorskim, Międzyzdrojach, Świnoujściu i Ustce, czy też solanki znajdujące się m.in. w: Dziwnówku, Kamieniu Pomorskim, Kołobrzegu, Międzywodziu, Świnoujściu i Ustce oraz Fromborku.

Istnienie w strefie nadmorskiej centrów kulturowych uznawanych w skali światowej (Gdańsk, Szczecin), jak i ogólnopolskiej (np. Darłowo, Frombork, Kołobrzeg, Kamień Pomorski), sprzyja rozwojowi turystyki krajoznawczej. Duże znaczenie poznawcze mają dwa unikatowe w skali światowej Parki Narodowe (Słowiński, Woliński).

Coraz większym zainteresowaniem turystów cieszą się walory specjalistyczne wybrzeża. Bardzo dobre warunki wodne i wietrzne sprzyjają rozwojowi wielu sportów wodnych na całym wybrzeżu, a szczególnie windsurfingu w Zatoce Puckiej, w niektórych częściach Zalewu Szczecińskiego i Zalewu Wiślanego.

Bazę wypoczynku pobytowego na polskim wybrzeżu Bałtyku stanowi około 350 tysięcy miejsc noclegowych zlokalizowanych w 70 nadmorskich miejscowościach.¹⁴

¹⁴ E. Gerstmann „Przestrzeń turystyczna polskiej strefy brzegowej – trendy rozwoju a warsztat planistyczny”

Do największych miast należą: Władysławowo wraz z sąsiednimi miejscowościami letniskowymi (około 28 tys. miejsc noclegowych), Gdańsk (27), Kołobrzeg (23), Świnoujście (19), Łeba (14), Ustka (13), Międzyzdroje (12). Wśród gmin nadmorskich największymi potęgami w tym względzie są: Rewal (32), Mielno (23), Dziwnów (18), Sztutowo (15), Ustronie Morskie (14), Stegna (13) i Kołobrzeg (12).

1.3.3. Ochrona gatunków i siedlisk¹⁵

Siedliska przymorskie są ważnymi ostojami licznych gatunków zwierząt, z których liczne mają tu swe najliczniejsze lub należące do najważniejszych w Polsce stanowisk. Na mokradłach gniazdują m. in. *Calidris alpina*, *Tringa glareola*, *Acrocephalus pallucida*, *Haematopus ostrealgus*, *Tadorna tadorna*, *Mergus serrator*, *Circus pygargus*, *Motacilla citreola*. Plaża jest miejscem gniazdowania *Sterna albifrons*.

Zmiany biotopów i fitocenoz pociągają za sobą zagrożenia różnych gatunków zwierząt, np. opanowywanie przez trzcinę halofilnych pastwisk wskutek zaniechania użytkowania powoduje zanik gniazdowisk np. siewkowych, w tym zwłaszcza *Calidris alpina*. Silna presja rekreacyjna, obok bezpośredniego niszczenia biotopów, powoduje m.in. płoszenie ptaków.

Bardzo ważną grupą zwierząt są ssaki morskie. Są to trzy gatunki fok *Halichoerus grypus* (stosunkowo najmniej rzadki gatunek), *Foca vitulina*, *P. hispida*, które pojawiają się w płytkich przybrzeżnych wodach i na plażach. Bardzo cennym składnikiem fauny jest morświn *Phocoena phocoena*. Wiele faktów wskazuje, że miejscem szczególnie preferowanym przez foki są wody i brzegi Zatoki Puckiej, w której także morświny mają swe polskie centrum występowania (Skóra & Kuklik 1998). Foki i walenie były tępione jako szkodniki w latach międzywojennych, jednak po objęciu ochroną w ostatnich latach populacja foki szarej wyraźnie odradza się, podobnie jak coraz częściej obserwowane są morświny, (op. cit.).

W polityce przestrzennej kraju, dużą uwagę przywiązuje się do obszarowej, systemowej ochrony przyrody i krajobrazu. Ochrona ta jest elementem Krajowego Systemu Obszarów Chronionych.

¹⁵ J. Herbach, J. Warzocha „Istotne gatunki brzegowe i morskie: stan i trendy”; E. Gertsman „Sieci ekologiczne”; K. Rabski „Projekt ochrony przyrody”; www.brzegmorski.pl

Na polskim wybrzeżu Bałtyku utworzono dotychczas:

- 2 parki narodowe: Woliński i Słowiński, które obejmują 52 km brzegu otwartego morza,
- 3 parki krajobrazowe: Nadmorski Park Krajobrazowy i Park Krajobrazowy "Mierzeja Wiślana", obejmujące 161,5 km brzegu, oraz Park Krajobrazowy Wysoczyzna Elbląska, liczący ponad 13 tys. ha
- 1 wielkopowierzchniowy rezerwat przyrody "Mierzeja Sarbska", w którym znajduje się 5 kilometrowy odcinek brzegu,
- obszary chronionego krajobrazu, które obejmują 139 km brzegu.

Obecnie, realizowanych jest kilka indywidualnych projektów ochrony przyrody, a dwa z nich mogą być definiowane jako projekty kompleksowe.

W nawiązaniu do dyrektyw UE: tzw. Dyrektywy Ptasiej i Dyrektywy Siedliskowej (Habitatowej) została utworzona Europejska Sieć Ekologiczna NATURA 2000, rozpoczęto budowanie bazy danych i strategii ochrony poszczególnych obszarów lub typów obszarów. Szczególnie w odniesieniu do strefy brzegowej ważne jest zrozumienie, że podstawą planów zagospodarowania obszarów wytypowanych do sieci NATURA 2000 jest zintegrowane podejście łączące wiedzę o procesach zachodzących w przestrzeni, dynamice środowiska i jego wrażliwości na zagrożenia. Plany biorą pod uwagę pożądane kierunki gospodarowania, a strategia ich realizacji obejmuje monitoring zmian i system kontroli (wytyczne wdrażania Dyrektywy Habitatowej w strefie morskiej i przybrzeżnej).

W ramach ustanowienia Europejskiej Sieci Ekologicznej NATURA 2000, na obszarach morskich i przybrzeżnych zostały wyznaczone obszary specjalnej ochrony ptaków – rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004r. (Dz. U. Nr 229, poz. 2313). Ponadto została przesłana do Komisji Europejskiej lista specjalnych obszarów ochrony siedlisk, na której również znajdują się obszary wyznaczone na terenach morskich i przybrzeżnych. Należy zauważyć, że zarówno do obszarów OSO (Obszary Specjalnej Ochrony) jak i SOO (Specjalny Obszar Ochrony) ma zastosowanie art. 33 ust 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, z póź. zm.) który „zabrania podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogarszać stan siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin i zwierząt, a także w znaczący sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000.”¹⁶.

¹⁶ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz.880, z póź. zm)

Obecnie realizowane są projekty Planów Ochrony Przyrody oraz Projekty kompleksowe związane z zintegrowanym zarządzaniem obszarami przybrzeżnymi.

W 2006 roku cztery obszary chronione: 2 Parki Narodowe - Woliński i Słowiński oraz 2 Parki Narodowe – Nadmorski i „Mierzeja Wiślana”, zostały oficjalnie włączone do międzynarodowego systemu Bałtyckich Obszarów Chronionych HELCOM (HELCOM BSPA)

Dla obszarów chronionych jak Parki Narodowe i Krajobrazowe są przygotowywane Plany zarządzania i Plany Ochrony Przyrody. Obecnie Parki Narodowe – Woliński i Słowiński nie posiadają Planów Ochrony Przyrody – są one w przygotowaniu. Przygotowanie Planu Ochrony Przyrody a następnie jego zatwierdzenie przez Ministra Środowiska stanowi pierwszy krok do ustanowienia metod ochrony na obszarach chronionych.

W ramach zarządzania obszarem Parku Narodowego, należy pamiętać, iż obszary morskie włączone w granice w/w Parków Narodowych są administrowane i zarządzane przez właściwego terytorialnie wojewodę lub dyrektora urzędu morskiego.

Wzdłuż Polskiej części wybrzeża Bałtyku umieszczonych jest kilka stacji naukowych i edukacyjnych. Najlepiej znane są Morskie Laboratorium Uniwersytetu Gdańskiego na Helu, Morskie i Brzegowe Laboratorium w Lubiatowie zarządzane przez Polską Akademię Nauk, Klimatyczna i Geomorfologiczna stacja pracujące w Słowińskim Parku Narodowym zarządzane przez Uniwersytet A. Mickiewicza w Poznaniu. Ich projekty są ściśle związane z ochroną przyrody oraz posiadają kilka aspektów edukacyjnych i integralnych dla profesjonalnej pracy na tych obszarach.

Pośród indywidualnych projektów realizowanych przez NGOs najważniejszym wydaje się być grupa działań realizowanych przez EUCC (European Union of Coastal Conservation) - Polska. Głównym celem tego projektu jest utrzymanie naturalnych wartości przybrzeżnych terenów podmokłych oraz promocja stałego rozwoju wraz z edukacyjnymi aspektami dla Delt Odry. Pierwszym krokiem był zakup lub długoterminowa dzierżawa kilku z najbardziej interesujących terenów. Przygotowana jest strategia ochrony posiadanego obszaru (700 ha). Rozpoczęto już niektóre działania, jak sianokosy i zgryzanie przez bydło i koniki polskie oraz organizowanie akcji edukacyjnych.

Na mniejszą skalę realizowane są projekty Polskiego Towarzystwa Ochrony Ptaków (OTOP). Jest ono związane z ochroną ptaków poprzez ekstensywne rolnictwo (podobnie do projektów EUCC - Polska) oraz informację i edukację. OTOP prowadzi swoją działalność w dwóch miejscach (Delta Odry i

Zatoka Gdańska). Regionalne ekologiczno - edukacyjne centra w okolicy Gdańska regularnie organizują edukacyjne akcje dla dzieci, jak np. "Punkty Obserwacji Wybrzeża" ("Coast Watch"), czy "Regionalne centra Edukacyjno-Przyrodnicze".

1.3.4. *Rozwój przestrzenny strefy brzegowej*¹⁷

Wzajemne przenikanie się uprawnień stwarza szereg problemów związanych z planowaniem i zagospodarowaniem przestrzeni nadmorskiej. Koordynację większości działań dotyczących pasa technicznego brzegu prowadzą Urzędy Morskie.

Problemy w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego wynikają przede wszystkim z nakładania się na obszar strefy brzegowej wielu różnorodnych funkcji, często kolizyjnych wobec innych funkcji. Są to:

- osadnictwo i infrastruktura komunikacyjna,
- przemysł, zwłaszcza stoczniowy i przetwórstwa rybnego, przemysł wydobywczy (ropa naftowa i gaz ziemny), ale także wiele gałęzi przemysłu w żaden istotny sposób nie związanych z morzem i wybrzeżem,
- rybołówstwo,
- gospodarka leśna,
- rolnictwo,
- funkcje obronne kraju (tereny wojskowe),
- turystyka (rozumiana jako zespół funkcji turystycznej, rekreacyjnej, wypoczynkowej i uzdrowiskowej).

◆ Osadnictwo

Rozwój osadnictwa i towarzyszącej mu infrastruktury komunikacyjnej jest obecnie wyłącznie pochodną innych funkcji gospodarczych, zwłaszcza rozwoju przemysłu i turystyki.

Wyjątek w tym względzie stanowi Elbląg, gdzie mamy do czynienia z procesem ekspansji zabudowy mieszkaniowej strefy podmiejskiej w kierunku atrakcyjnego krajobrazowo wybrzeża Zalewu Wiślanego (na skraju Wysoczyzny Elbląskiej).

¹⁷ Wg E. Gerstmann „Planowanie przestrzenne w strefie brzegowej: prawa i uregulowania brzegowe...” www.brzegmorski.pl

◆ Przemysł

Przemysł, pomimo jego kolizyjności w stosunku do funkcji turystycznej, będzie się nadal rozwijał na wybrzeżu. Decyduje o tym atrakcyjność wielu terenów nadmorskich (renta położenia), istniejące zainwestowanie, szczególnie obecność terenów portowych i ich infrastruktury technicznej (magazynowej i komunikacyjnej) oraz położenie w ujściowych odcinkach rzek. Większość terenów przemysłowych wybrzeża rozwinęła się w dolnych, ujściowych odcinkach rzek: Wisły i Odry oraz rzek Przymorza. Są to: aglomeracja gdańska i północna część aglomeracji szczecińskiej (Świnoujście, Międzyzdroje) i dalej, postępując z zachodu na wschód: Kołobrzeg - przy ujściu Parsęty, Darłowo-Darłówko - przy ujściu Wieprzy z Grabową, Ustka - przy ujściu Słupi, Elbląg.

Rozwój funkcji przemysłowej i portowej w miejscowościach będących jednocześnie centrami letniego wypoczynku i turystyki wymaga odrębnych opracowań o charakterze studiów strategicznych. Najwcześniej, bo już w 1995 roku, strategiczny program ekorozwoju został opracowany dla Ustki (Gerstmannowa i in. 1995). W ostatnich kilku latach podjęto (np. w ramach projektu Umbrella) opracowanie strategii rozwoju wybranych miast i gmin (m.in. Łeby). Opracowane są także strategie rozwoju województw.

Jednym z filarów rozwoju przemysłu w Polskiej Wyłącznej Strefie Ekonomicznej Morza Bałtyckiego może być eksploatacja surowców naturalnych, w szczególności wydobycie ropy naftowej, gazu ziemnego oraz kruszyw. Dotyczy to również odnawialnych źródeł energii (wiatr, przepływy, falowanie, itp.). W perspektywie szybkiego rozwoju lądowych systemów komunikacyjnych (autostrady i drogi szybkiego ruchu) dla kruszyw, zaś bezpieczeństwa energetycznego kraju dla paliw kopalnych i innych nośników energii rozwój eksploatacji surowców naturalnych jest strategicznie uzasadniony i nieunikniony.

◆ Rybołówstwo

Rybołówstwo kutrowe i łodziowe prowadzone na bazie małych portów i przystani jest tą funkcją gospodarczą, którą należałoby zachować w nadmorskim krajobrazie. Przy dzisiejszej regulacji prawnej, poza nielicznymi wyjątkami (np. stosowanie środków chemicznych do ochrony sieci przed zarastaniem organizmami morskimi, płoszenie i zabijanie ptaków, zanieczyszczenia olejowe z źle funkcjonujących jednostek lub stacji paliw, bałagan przestrzenny i zaśmiecenie fragmentów brzegu lub terenów portowych), nie powoduje ono znaczących zniszczeń w środowisku przyrodniczym. Odwrotnie, należy je traktować jako ważny element tożsamości kulturowej oraz walor turystyczny i krajobrazowy wysokiej rangi.

◆ Gospodarka leśna

W gospodarce leśnej dominują obecnie tendencje proekologiczne. Podstawą prac gospodarczych, w tym odnowieniowych są plany urządzenia lasu wraz z opracowaniami siedliskowymi oraz programami ochrony przyrody. Sprawia to, że leśnictwo staje się elementem racjonalnej ochrony słabych gleb nadmorskich, ochrony zasobów wodnych i ochrony wybrzeży przed erozją morską.

Miejsce melioracji, rozumianych w latach osiemdziesiątych i wcześniejszych jako osuszanie gruntów celem ich „uproduktywienia” zajmuje obecnie retencjonowanie wody, mające na celu utrzymanie poziomu wody zgodnie z wymaganiami siedlisk. Coraz częściej ma również miejsce naturalne odnawianie drzewostanów.

◆ Rolnictwo

Rolnictwo jest na wybrzeżach mierzejowych funkcją szczytkową, a jego rolę z powodu słabych gleb, dekonunktury rolnej i wypierania przez funkcję turystyczną można określić jako marginalizującą się.

Pewne możliwości rozwoju rolnictwa rysują się w związku z rozwojem technik produkcji akwakultury. Przyjazna środowisku naturalnemu i nieintensywna akwakultura może z czasem przejąć część pracowników zredukowanego rybołówstwa.

◆ Obrona kraju

Ze względu na strategiczne położenie i możliwość prowadzenia ćwiczeń lądowo-morskich, znaczne fragmenty wybrzeża (ponad 10% jego długości) zajmują tereny wojskowe. Są to na ogół tereny zainwestowane i użytkowane stale w ten sam sposób.

◆ Turystyka

Turystyka jest główną funkcją gospodarczą polskiego wybrzeża, a jednocześnie (obok rybołówstwa i gospodarki morskiej) tą funkcją, która rozwija się w oparciu o naturalne walory wybrzeża.

Baza wypoczynku pobytowego licząca około 320-340 tysięcy miejsc noclegowych znajduje się w 70 miejscowościach nadmorskich. W ostatnich kilku latach obserwuje się dynamiczny i nadal rosnący rozwój funkcji turystycznej (...).

Objawia się on:

- niemal 100 procentowym wypełnieniem istniejącej bazy recepcyjnej,
- nieograniczonym popytem na grunty o uregulowanej własności, z prawem zabudowy,
- szybkim tempem inwestowania i przyrostem terenów zurbanizowanych,
- gwałtownym wzrostem (w szczycie letniego sezonu urlopowego) obciążenia komunikacyjnego dróg nadmorskich, często do granic przepustowości tych dróg.

Efekt dynamicznego rozwoju funkcji turystycznej jest bałagan przestrzenny wielu obszarów nadmorskich, duży udział obiektów sezonowych o niskim standardzie funkcjonalnym i estetycznym, a przede wszystkim - zniszczenia w środowisku przyrodniczym wybrzeża. W wielu atrakcyjnych turystycznie fragmentach wybrzeża dochodzi do samowoli budowlanych; powstają osiedla domów rekreacyjnych lokowane niezgodnie z obowiązującym prawem. Egzekucja prawa należy w tych przypadkach do działań długotrwałych i bardzo trudnych.

Na wielu obszarach strefy brzegowej dokonuje się złożony proces przekształcania przestrzeni wiejskiej w miejską, a znaczne fragmenty wybrzeży można zakwalifikować do typu przestrzeni urbanizacji turystycznej (Gerstmannowa 1999). Jest to niekorzystny trend prowadzący do degradacji przestrzeni turystycznej. Konieczne są nowe rozwiązania prawno-organizacyjne spowalniające i znacznie ograniczające procesy urbanizacyjne na polskim wybrzeżu.

Ponadto należałoby wzmocnić koordynację planów zagospodarowania przestrzennego i strategii rozwoju obszarów sąsiadujących ze sobą. Tak rozumiana koordynacja mogłaby zostać osiągnięta m.in. poprzez większe kompetencje planowania regionalnego (na szczeblu województw).

Aktualnie działalność władz lokalnych ukierunkowana jest na poszukiwanie inwestorów i środków finansowych pozwalających na rozwój obszaru. Wsparcie władz lokalnych uzyskują często projekty nie dostosowane do lokalnych uwarunkowań środowiskowych, a przynoszące szybkie zyski lub stwarzające nowe miejsca zatrudnienia. Także i inne państwowe organy często nie kierują się w swej praktycznej działalności priorytetami związanymi z ochroną tych obszarów. Nie są popierane działania zmierzające do wyłączenia wybranych obszarów z użytkowania gospodarczego i np. objęcie ich ochroną (parki krajobrazowe) lub ograniczenie swobody działalności gospodarczej. Do obszarów konfliktowych zaliczyć należy utworzone parki krajobrazowe: Nadmorski PK i PK Mierzeja Wiślana, na terenie których działania ochronne kolidują z działalnością

gospodarczą, a państwo nie ma odpowiednich środków finansowych na wykup terenów cennych przyrodniczo.

W ostatnich latach obserwuje się także wiele zmian pozytywnych w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym poszczególnych obszarów. Konsekwentnie porządkowana jest gospodarka wodno-ściekowa i gospodarka odpadami. W wielu miejscowościach nadmorskich rozpoczęto proces porządkowania i estetyzacji przestrzeni. Cechy estetyczne i funkcjonalne zurbanizowanej przestrzeni nadmorskiej oraz cechy środowiska przyrodniczego (wydmy, klify, roślinność nadmorska) są coraz częściej postrzegane jako istotne walory turystyczne. Dotychczas, w powszechnym odczuciu, taki walor stanowiły wyłącznie plaże i wody kąpieliskowe.

Podejmowane są próby zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi (ZZOP jest w jęz. polskim odpowiednikiem ICZM). Opracowano wstępne strategie ZZOP dla dwóch obszarów polskiej strefy brzegowej: Zalewu Wiślanego i Zalewu Szczecińskiego.

W polskim ustawodawstwie (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko) istnieje obowiązek sporządzania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zaliczono m.in. porty lub przystanie morskie, w tym infrastruktura portowa służąca do załadunku i rozładunku; instalacje planowane w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej wykorzystujące siłę wiatru do produkcji energii; instalacje do przesyłu ropy naftowej; itd.

1.4. Analiza zainteresowania obywateli oraz organizacji pozarządowych¹⁸

Relatywnie do wzrostu poziomu szczebla administracji, zaufanie społeczeństwa maleje. Ponadto dużym problemem jest brak organizacji pozarządowych (z wyjątkiem Stowarzyszenia na Rzecz Wybrzeża), które działałyby w ramach zarządzania obszarami przybrzeżnymi.

¹⁸ K. Furmańczyk „Stan zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi na obszarze Niechorze – Międzyzdroje” ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy 2005; K. Rabski, I. Szakowski „Rola organizacji pozarządowych w ZZOP w Polsce na przykładzie działań Stowarzyszenia na rzecz Wybrzeża” ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy 2005; www.brzegmorski.pl

Organizacje pozarządowe mają w procesach ZZOP do spełnienia bardzo ważną i zupełnie obecnie niedocenianą w Polsce rolę. Są one instytucjami budującymi i stymulującymi rozwój programów, inicjują partycypacje sektora publicznego, powodują wzrost świadomości społecznej, zwiększają zaangażowanie oraz współdziałają społeczności lokalnych w akcjach ZZOP. Poprzez tego typu działania organizacje pozarządowe odgrywają bardzo ważną rolę w budowaniu zaufania społecznego dla programów ZZOP organizowanych na różnych szczeblach. Równocześnie podkreślana jest rola organizacji pozarządowych, jako swoistego pośrednika pomiędzy działaniami ciał rządowych a społecznościami lokalnymi lub społecznością naukową, a sektorem przemysłowym. Równie cenna jest działalność organizacji pozarządowych na poziomie doradztwa i oceny procesu legislacyjnego dotyczącego ZZOP. Organizacje takie skupiają bowiem bardzo często ekspertów z różnych dziedzin, mają przy tym liczne międzynarodowe kontakty i doświadczenie w realizacji projektów w strefie brzegowej. Stąd ich spojrzenie i podejście do ZZOP jest multidyscyplinarne i wielopoziomowe.

Dotychczasowy udział polskich organizacji pozarządowych i samorządowych w procesie ZZOP w Polsce, pomimo o wiele krótszej historii ich działalności w porównaniu do stowarzyszeń europejskich, nie odbiega od przyjętych na naszym kontynencie doświadczeń. Takie stowarzyszenia lub związki mniejszych grup, jak Koalicja Czysty Bałtyk, Fundacja ECOBALTIC, Liga Ochrony Przyrody, OTOP, PTOPI, Europejska Unia Ochrony Wybrzeża – Polska, Związek Miast i Gmin Morskich, Związek Gmin Wyspy Wolin, Komunalny Związek Gmin Nadzalewowych, stowarzyszenia rybaków, zorganizowane grupy biznesu turystycznego i wiele innych wpisują się w tą dobrą tradycję.

Jednym z przykładów udziału organizacji i stowarzyszeń pozarządowych w procesie ZZOP mogą być dotychczasowe doświadczenia Europejskiej Unii Ochrony Wybrzeża – Polska (EUCC-Polska), obecnie działającej pod nazwą Stowarzyszenie na Rzecz Wybrzeża. Stowarzyszenie istnieje od 1996r. i od początku swoją działalność skupia na polskiej strefie brzegowej dbając o ochronę jej wartości przyrodniczych i racjonalne zagospodarowanie.

Do najważniejszych celów działalności Stowarzyszenia na Rzecz Wybrzeża (EUCC-PL), należą:

- uświadamianie znaczenia wybrzeży Morza Bałtyckiego, rozwiązywanie problemów związanych z właściwym użytkowaniem i ochroną,
- tworzenie podstaw dla współpracy pomiędzy organizacjami rządowymi, pozarządowymi, lokalnymi społecznościami, instytucjami naukowymi i osobami fizycznymi w dziedzinie ochrony strefy brzegowej;

- uczestnictwo w międzynarodowych akcjach na rzecz ochrony i zarządzania strefą brzegową;
- wdrażanie optymalnych sposobów aktywnej ochrony przyrody na zarządzanych i posiadanych terenach nadmorskich;
- prowadzenie szeroko pojętej działalności edukacyjnej na rzecz lepszego zrozumienia środowiska przyrodniczego Morza Bałtyckiego i jego wybrzeży;
- integracja nauki z działalnością gospodarczą w strefie brzegowej.

Aktywność EUCC-PL przejawia się w inicjowaniu i aktywnym udziale w projektach dotyczących problemów ZZOP w Polsce. Obecnie stowarzyszenie realizuje około 20 inicjatyw o różnym zasięgu przestrzennym – od działań lokalnych po działania międzynarodowe, które poruszają większość aspektów ZZOP. Realizowane są także projekty w różnym aspekcie czasowym – od akcji jednorazowych do wieloletnich programów wdrożeniowych.

Najważniejszy z realizowanych projektów to komplementarny projekt „Park Natury Odra – Delta: pokazowe, aktywne zarządzanie przyrodą jako ścieżka do zrównoważonego rozwoju”. Projekt ten realizowany jest przez EUCC- Polska od 2002 roku przy współudziale holenderskiego Stowarzyszenia Natuurmonumenten i przy współpracy z Sekretariatem Generalnym EUCC – The Coastal Union.

Inne organizacje pozarządowe:

Koalicja Czystego Bałtyku (*CCB, ang. Coalition Clean Baltic*) jest to międzynarodowa organizacja, powstała w 1990 r., zrzeszająca 27 organizacji pozarządowych ze wszystkich krajów nadbałtyckich zajmujących się ochroną środowiska Bałtyku. Nadrzędnym celem działalności CBB jest promowanie ochrony środowiska i żywych zasobów Morza Bałtyckiego poprzez: lobbing, informowanie i edukację ekologiczną mającą na celu podnoszenie świadomości społecznej, realizację konkretnych projektów, wsparcie organizacji członkowskich.

Światowy Fundusz na Rzecz Przyrody (*WWF, ang. World Wild Fund for Nature*) to międzynarodowa organizacja pozarządowa powstała w 1961 r., działająca w celu powstrzymania degradacji planety poprzez ochronę różnorodności biologicznej, zrównoważone zużycie zasobów odnawialnych, promowanie redukcji zanieczyszczeń. Jest jedną z największych organizacji pozarządowych zajmujących się ochroną przyrody, działa w około 1000 krajach angażując ok. 5 milionów ludzi.

BirdLife - porozumienie zrzeszające organizacje pozarządowe ze 103 krajów zajmujące się ochroną ptaków.

1.5. Analiza istotnych organizacji rządowych i samorządowych o znaczeniu międzynarodowym¹⁹

Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Morza Bałtyckiego (w skrócie Komisja Helsińska lub HELCOM, ang. *Baltic Marine Environment Protection Commission, Helsinki Commission*) - jest jedyną międzynarodową organizacją w regionie Morza Bałtyckiego, która na podstawie legalnego mandatu - Konwencji Helsińskiej z 1974 r. i 1992 r. - zajmuje się w sposób całościowy ochroną środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego. Ochrona ta nie ogranicza się do zachowania status quo środowiska morskiego, lecz ma na celu promowanie jego odnowy biologicznej i ochronę równowagi ekologicznej.

Cel ten realizowany jest poprzez zapobieganie i eliminację wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń dostających się do Morza z jego zlewni, a także ochronę naturalnych siedlisk i różnorodności biologicznej, zapewniając tym samym zrównoważone korzystanie z zasobów naturalnych w obszarze Morza Bałtyckiego.

Konwencja o Ochronie Środowiska Morskiego Obszaru Morza Bałtyckiego z 1974 r. (weszła w życie 03.05.1980) Zastąpiona została tzw. nową - Konwencją Helsińską z 1992 r. (weszła w życie 17.01.2000), która zaostrza reżim prawny, związany z zapobieganiem i eliminacją następstw wynikających z działalności gospodarczej wpływającej na środowisko Bałtyku poprzez m.in. rozszerzenie obszaru działania Konwencji o morskie wody wewnętrzne, wprowadzenie zapisów dot. oceny oddziaływania na środowisko, powiadamiania i konsultacji w sprawie aktów zanieczyszczeń, ochrony przyrody i różnorodności biologicznej, sprawozdawczości i wymiany informacji, informowania społeczeństwa, zapobiegania zanieczyszczeniom wynikającym z działalności przybrzeżnej.

W skład HELCOM wchodzi przedstawiciele stron Konwencji, tj. Danii, Estonii, Finlandii, Litwy, Łotwy, Niemiec, Polski, Rosji, Szwecji i Wspólnoty Europejskiej.

W ramach Komisji Helsińskiej działa obecnie 5 głównych Grup Roboczych: Grupa ds. Monitoringu i ocen (*Monitoring and Assessment Group HELCOM MONAS*), Grupa ds. Zanieczyszczeń pochodzenia lądowego (*Land Based Pollution Group HELCOM LAND*), Grupa ds. ochrony przyrody i różnorodności biologicznej (*Nature Protection and Biodiversity Group HELCOM HABITAT*), Grupa ds.

¹⁹ www.brzegmorski.pl

Reagowania na rozlewy olejowe (*Response Group HELCOM RESPONSE*) i Grupa ds. Zanieczyszczeń na morzu (*Maritime Group HELCOM MARITIME*).

Istotną Grupą Roboczą z punktu widzenia obecnych działań priorytetowych Komisji Helsińskiej jest również utworzona w 2006 r. Grupa Zadaniowa HELCOM TASK FORCE, której głównym zadaniem jest praca nad przygotowaniem Bałtyckiego Planu Działania HELCOM (HELCOM BSAP – *Baltic Sea Action Plan*). BSAP będzie ważnym dokumentem strategicznym, którego przygotowanie wynika z obecnie trwających prac instytucji unijnych oraz Państw Członkowskich UE, nad projektem Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającej ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego (Dyrektywa w sprawie Strategii Morskiej). Bałtycki Plan Działań ma stanowić strategię regionalną wskazującą na cele, które chcemy osiągnąć aby istotnie wpłynąć na poprawę stanu środowiska morskiego oraz działania, które mają dążyć do osiągnięcia założonych celów. Głównym zadaniem BSAP będzie wspomaganie wdrażania postanowień Dyrektywy w obszarze Morza Bałtyckiego oraz włączenie krajów znajdujących się poza UE (Federacji Rosyjskiej) w działania na rzecz poprawy stanu środowiska morskiego.

Wszystkie formalne decyzje podejmowane są przez Komisję Helsińską. Jednomyślne decyzje podejmowane przez HELCOM traktowane są zgodnie z prawem międzynarodowym jako zobowiązania Państw-Stron.

Komisja Helsińska wydaje Zalecenia HELCOM odnoszące się m.in. do rolnictwa, przemysłu transportu (lądowego i morskiego), gospodarki komunalnej, substancji szkodliwych, miejskich oczyszczalni ścieków, ochrony przyrody i różnorodności biologicznej, ochrony pasa brzegowego, monitoringu wód Morza Bałtyckiego, działalności na morzu.

Konwencja Helsińska z 1992r. kładzie również nacisk na wykorzystanie Najlepszej Dostępnej Techniki (BAT) i Najlepszej Praktyki Ekologicznej (BEP) w celu eliminacji zanieczyszczeń pochodzących ze źródeł punktowych i rozproszonych, oraz na zasadę zanieczyszczający płaci. Ponadto, nowy tekst Konwencji oprócz zasady przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko dla planowanej działalności mogącej wywierać ujemny wpływ na środowisko, stwarza warunki do utworzenia obszarów chronionych w regionie Morza Bałtyckiego (tzw. Bałtyckich Obszarów Chronionych –BSPA). Istotną różnicą, w porównaniu z dotychczasowymi regulacjami jest jednoznaczne objęcie działaniem Konwencji całego obszaru zlewiska Morza Bałtyckiego, co w odniesieniu do Polski oznacza praktycznie całego terytorium kraju.

Euroregion Pomerania - tworzą regiony trzech państw: Republiki Federalnej Niemiec, Królestwa Szwecji i Rzeczypospolitej Polskiej. Skład strony

niemieckiej wchodzi cztery powiaty i dwa miasta wydzielone Meklemburgii Pomorza Przedniego oraz dwa powiaty Brandenburgii - wszystkie zrzeszone w Związku Komunalnym Euroregion Pomerania. Stronę szwedzką tworzą 33 gminy regionu Skania, tworzące Związek Gmin Skanii. Stronę polską tworzą z kolei dwa podmioty prawne - miasto Szczecin i Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Pomerania. Strona duńska jest obserwatorem. Stolicą euroregionu jest Szczecin. Do euroregionu w każdej chwili mogą przystąpić gminy i ich związki z Danii (Borholmu i wschodniej Zelandii). Organami Euroregionu Pomerania są: Rada, Prezydium, Sekretariat (z siedzibą w Szczecinie) i Grupy Robocze powoływane przez Prezydium Euroregionu. Celem współpracy w Euroregionie Pomerania, wyrażonym w par. 2. Umowy, stało się "podejmowanie wspólnych działań dla równomiernego i zrównoważonego rozwoju Regionu oraz zbliżenia mieszkańców i instytucji po obu stronach granicy". Euroregion Pomerania, z formalnego punktu widzenia jest najmłodszym euroregionem na polsko-niemieckim pograniczu i pierwszym łączącym polskich i skandynawskich partnerów poprzez Bałtyk. Chociaż nie jest jedyną płaszczyzną współpracy transgranicznej w regionie, jego istnienie niewątpliwie wzbogaca istniejące formy kooperacji i stymuluje jej rozwój, poszerza i wzmacnia kontakty, wymianę młodzieży, ułatwia gminom i mieszkańcom dostęp do funduszy Unii Europejskiej oraz realizację projektów współpracy międzynarodowej.

Euroregion Bałtyk, został utworzony w 1998 roku, obejmuje obszary gmin i województw położonych na terytorium sześciu krajów: Polski, Rosji, Litwy, Łotwy, Szwecji oraz Danii. Przyjęta w umowie o utworzeniu euroregionu nazwa "Bałtyk" nawiązuje do wspólnego dziedzictwa kulturowego, historycznego oraz położenia geograficznego.

Po stronie polskiej umowę powołującą euroregionu podpisało Stowarzyszenie Gmin Rzeczypospolitej Polskiej Euroregionu Bałtyk, w którego skład wchodzi 86 gmin z województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, a także władze regionalne. Ulokowany w południowo-wschodniej części Europy Bałtyckiej euroregion odznacza się geopolityczną specyfiką. Tworzą go podmioty lokalne i regionalne aż z sześciu państw, należących niegdyś do różnych systemów polityczno-gospodarczych, a obecnie znajdujących się w różnych stadiach współdziałania ze strukturami europejskimi. Wśród uczestników współpracy euroregionalnej znajdują się członkowie Unii Europejskiej (Dania, Szwecja), kraj zaliczany do pierwszej grupy kandydatów (Polska), państwa aspirujące do przyszłego członkostwa (Litwa, Łotwa), jak i

obszar Federacji Rosyjskiej, pragnącej ułożyć stosunki z Unią Europejską na zasadzie partnerstwa.

Reprezentują one władze lokalne i regionalne, zarówno wybrane w drodze demokratycznych wyborów, jak i będące przedstawicielstwem administracji rządowej.

Związek Miast Bałtyckich (UBC) skupia obecnie 102 członków z: Norwegii, Szwecji, Finlandii, Rosji, Estonii, Łotwy, Litwy, Polski, Niemiec i Danii. Najwyższym ciałem władzy konferencja generalna wszystkich członków, wybiera ona Prezydium (prezydent i 3 wiceprezydentów) i Radę Wykonawczą (przedstawiciele miast ze wszystkich państw). Powołuje się również szereg komisji : Współpracy biznesu, Kultury, Edukacji, Środowiska, Zdrowia i Spraw Socjalnych, Sportu, Turystyki, Transportu, Planowania przestrzennego miast, Informacji społeczeństwa. Prezydentowi podlega Sekretariat z siedzibą w Gdańsku. Zakres prowadzonych działań widać po ilości i zagadnieniach prac komisji. Związek pomaga zdobyć i sam wykorzystuje fundusze pomocowe z Unii Europejskiej. UBC jest szybko rozwijającą się siecią obecnie 101 miast członkowskich z 10 państw położonych nad Morzem Bałtyckim. UBC zrzesza miasta reprezentowane zwykle przez członków Rad Miast, Prezydentów i innych oficjalnych przedstawicieli miast zaangażowanych w prace władz lokalnych. UBC został powołany w 1991 r. w Gdańsku w celu utworzenia lobby, które miałyby doprowadzić do realizacji wizji Regionu Bałtyku w XXI wieku w powiązaniu z procesem integracyjnym zjednoczonej Europy oraz działaniami na rzecz rozwoju demokracji i gospodarki. Cel ten jest realizowany poprzez międzynarodową współpracę, stałe komunikowanie się i wspólną troskę o dobrobyt mieszkańców regionu bałtyckiego. UBC jest zarządzany przez Konferencję Generalną delegatów miast członkowskich, Prezydenta Związku i jego trzech zastępców, Zarząd składający się z przedstawicieli 10 miast - po jednym członku Związku z każdego państwa. Aktualnie w UBC działa 10 Komisji: Kultury, Środowiska, Spraw Socjalnych, Transportu, Sportu, Turystyki, Współpracy Gospodarczej, Edukacji, Planowania Przestrzennego, Społeczeństwa Informatycznego oraz 2 Grupy Zadaniowe: ds. Kobiet oraz ds. Integracji z Unią Europejską. Komisje wraz z grupami zadaniowymi koordynują i realizują projekty działań i wydarzeń Związku w każdej z wymienionych dziedzin. Każde miasto może wnieść swój własny, niezależny wkład w prace poszczególnych Komisji.

Systematyczna wymiana informacji między miastami członkowskimi dokonuje się na organizowanych przez Komisje spotkaniach, konferencjach, wystawach i sesjach naukowych, w organizacji, których szczególną aktywność przejawia Komisja Środowiska (od 1997 r. wydaje specjalny Biuletyn poświęcony

wyłącznie problemom związanym z ochroną środowiska). Ponadto UBC organizuje kursy i szkolenia tematyczne dla wszystkich swoich członków, od czasu powstania wydaje 3-4 razy w roku biuletyn informujący o różnych inicjatywach w miastach członkowskich UBC, innych ważnych międzynarodowych wydarzeniach, a także o organizacjach i instytucjach działających w regionie Morza Bałtyckiego.

UBC ma status obserwatora w Radzie Państw Morza Bałtyckiego (Council of the Baltic Sea States - CBSS), Konferencji Parlamentarnej ds. Współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego (Parliamentary Conference on Cooperation in the Baltic Sea Area), Komisji Helsińskiej (Helsinki Commission - HELCOM), Kongresie Władz Lokalnych i Regionalnych Rady Europy (Council of Europe's Congress of Local and Regional Authorities of Europe - CLRAE).

Bałtycka Agenda 21 (B21, ang. *Baltic Agenda 21*) została zainicjowana przez premierów regionu bałtyckiego w 1996 r. i przyjęta przez ministrów spraw zagranicznych w 1998 r. Członkami Baltic 21 są: Dania, Estonia, Finlandia, Islandia, Litwa, Łotwa, Niemcy, Norwegia, Polska, Rosja (północno-zachodnia część), Szwecja i Komisja Europejska, a także organizacje międzynarodowe, międzynarodowe instytucje finansowe i organizacje pozarządowe.

Celem Bałtyckiej Agendy 21 jest wspieranie poprzez współpracę regionalną zmian zmierzających do zrównoważonego rozwoju (uwzględniającego rozwój gospodarczy, społeczny i ochronę środowiska) w regionie Morza Bałtyckiego. Wdrażanie programu działań oparte jest na dobrowolnym wkładzie i zaangażowaniu członków B21. Wszyscy członkowie mają równy głos, a decyzje podejmowane są w drodze konsensusu. Za wdrożenie celów i programu działań odpowiedzialne są Sektory (Strony Wiodące). Baltic 21 obejmuje następujące sektory: rolnictwo, energetyka, rybołówstwo, leśnictwo, przemysł, turystyka, transport, edukacja, oraz działania w ramach planowania przestrzennego mające charakter międzysektorowy.

Sekretariat Baltic 21 znajduje się w Sztokholmie (Szwecja).

Międzynarodowa Rada ds. Badań Morza (ang. *International Council for the Exploration of the Sea, ICES*) jest to międzynarodowa organizacja naukowa badająca i pomagająca zabezpieczyć morskie ekosystemy Północnego Atlantyku i jego żywe zasoby. Jest najstarszą międzyrządową organizacją nauk morza (powstała w 1902 r.) na świecie. Konwencja o Międzynarodowej Radzie ds. Badań Morza, jako formalna podstawa działalności, została przyjęta w 1964 r. Jest wiodącym forum dla promocji, koordynacji i rozpowszechniania wyników badań nt. fizycznych, chemicznych i biologicznych systemów Północnego Atlantyku oraz radzi w kwestiach wpływu człowieka na środowisko Północnego

Atlantyku, a zwłaszcza rybołówstwa. Członkami ICES są wszystkie państwa nadbałtyckie za wyjątkiem Łotwy, oraz dodatkowo Belgia, Francja, Kanada, Irlandia, Islandia, Portugalia, Hiszpania, Norwegia, Holandia, Wielka Brytania, Stany Zjednoczone. Siedziba Rady znajduje się w Kopenhadze (Dania).

Komisja OSPAR (ang. *OSPAR Commission*) działa w ramach **Konwencji OSPAR - Konwencji o Ochronie Środowiska Morskiego Północno-Wschodniego Atlantyku**. Konwencja OSPAR weszła w życie w marcu 1998 r. Członkami Komisji są Belgia, Wspólnota Europejska, Francja, Islandia, Luksemburg, Norwegia, Hiszpania, Szwajcaria, Dania, Finlandia, Niemcy, Irlandia, Holandia, Portugalia, Szwecja i Wielka Brytania. W ramach Komisji działają następujące Komitety: ds. Oceny i Monitoringu, ds. Substancji Niebezpiecznych, ds. Eutrofizacji, ds. Różnorodności Biologicznej, ds. Substancji Radioaktywnych i ds. Przemysłu Nadmorskiego.

Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (ang. *Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD*) grupuje 30 państw członkowskich, jej celem jest wspieranie demokracji i wolnego rynku. Jednym z wielu działań organizacji jest wymiana doświadczeń i opracowywanie konkretnych zaleceń dot. polityki i prawa ochrony środowiska, jako elementu zrównoważonego rozwoju. Działania te w państwach wspiera Komitet ds. Polityki Ochrony Środowiska.

Porozumienie o Ochronie Małych Waleni Morza Bałtyckiego i Północnego (w skrócie *ASCOBANS*, ang. *Agreement on the Conservation of Small Cetaceans of Baltic and North Seas*). Konwencja weszła w życie w 1994, a obecnie członkami są: Belgia, Dania, Finlandia, Niemcy, Holandia, Polska, Szwecja i Wielka Brytania. Ciałem podejmującym decyzje jest Narada Stron.

Biuro Konwencji Ramsarskiej o Obszarach Podmokłych (ang. *The Ramsar Convention on Wetlands*). Konwencja o Obszarach Podmokłych podpisana została w 1971 r. w Iranie, jest międzynarodowym porozumieniem, które stwarza podstawy do ochrony obszarów podmokłych i ich zasobów na poziomie krajowym i regionalnym. Jest 131 członków.

Związek Miast i Gmin Morskich powstał w chwili, gdy kształtowały się zręby polskiego samorządu lokalnego a region nadmorski walczył o podmiotowość i partnerstwo w życiu polityczno - gospodarczym kraju. W swoich założeniach nawiązywał do działalności Związku Gospodarczego Miast Morskich założonego w 1946r. przez zasłużonego dla wybrzeża i całej Polski Eugeniusza Kwiatkowskiego. Przez dziesięć lat działalności Związek służył zrzeszonym gminom jako płaszczyzna rozwiązywania problemów, był wyrazicielem ich

postulatów wobec władz państwowych a także organizatorem opinii publicznej na rzecz realizacji zadań ważnych dla całego wybrzeża.

Międzynarodowa Rada ds. Lokalnych Inicjatyw Ochrony Środowiska (ICLEI, ang. *International Council for Local Environmental Initiatives*) jest międzynarodową agencją samorządów lokalnych, a jej misją jest budowanie światowego ruchu samorządów lokalnych w celu osiągnięcia poprawy środowiska na świecie i zrównoważonego rozwoju poprzez skumulowane działania na poziomie lokalnym. Pełnymi członkami Rady jest ponad 400 miast, miasteczek i krajów.

Projekty międzynarodowe związane z ZZOP:

CoastLearn – międzynarodowy program szkoleniowy uruchomiony w styczniu 2001 roku, finansowany w ramach projektu Leonardo da Vinci i PinMatra mającym na celu udostępnienie metod ZZOP. Jest to narzędzie służące do wirtualnego kształcenia w zakresie ZZOP dla krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

Eurosion – projekt europejski, mający na celu odpowiednie zarządzanie erozją brzegu morskiego. Projekt ten opiera się na założeniu, że erozja brzegu morskiego jest zjawiskiem niekontrolowanym i dlatego niezbędnym jest stworzenie odpowiedniego sposobu zarządzania wybrzeżem.

Coast Base – projekt europejski, mający na celu doskonalenie Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi i planowania w obrębie całej Europy poprzez wzbogacony dostęp do informacji

MESSINA – projekt realizowany w ramach programu INTERREG IIIC, którego celem jest częściowe uzupełnianie braków przez upowszechnienie wspólnego wykorzystania wiedzy i doświadczeń instytucji zajmujących się strefą brzegową w celu ich wykorzystania do udoskonalenia istniejących strategii ochrony brzegów przez integrację najnowszych innowacyjnych technik i metod stosowanych w Europie.

ZZOP Zalewu Wiślanego

ZZOP Zalewu Szczecińskiego

ENCORA – sieć grupująca sieci krajowe placówek ZZOP wraz z sieciami tematycznymi, zajmującymi się kluczowymi aspektami ZZOP.

Inne organizacje międzynarodowe:

Międzynarodowe Organizacje w rejonie Bałtyku:

- z siedzibą w rejonie Morza Bałtyckiego:
 - Rada Państw Morza Bałtyckiego;
 - Rada Państw Bałtyckich(CBSS);

- Komisja Helsińska (HELCOM);
- VASAB 2010
- Stowarzyszenie na Rzecz Wybrzeża EUCC
- Baltic Sea States Subregional Conference (BSSSC)
- Baltic Development Forum (BDF)
- Międzynarodowa Komisja Rybołówstwa Morza Bałtyckiego (IBSFC);
- Międzynarodową Radę Badań Morza (ICES);
- Nordycka Rada Ministrów(NCM).
- z siedzibą poza rejonem Bałtyku:
 - Komisja Europejska;
 - Międzynarodowa Agencja Energii Atomistycznej (IAEA);
 - Międzynarodowa Komisja Oceanograficzna (IOC);
 - Organizacja ds. Współpracy Gospodarczej i Rozwoju(OECD);
 - Komisja OSPAR;
 - Europejska Komisja Gospodarcza (ECE);
 - Program Ochrony Środowiska Narodów Zjednoczonych (UNEP);
 - Światowa Organizacja Zdrowia (WHO/EURO);
 - Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO);
 - Światowa Organizacja Meteorologiczna (WMO);

Międzynarodowe I międzyrządowe sieci (działające od poziomu lokalnego do państwowego)

- z siedzibą w rejonie Morza Bałtyckiego:
 - Agenda 21 dla Regionu Morza Bałtyckiego (Baltic 21);
 - Konferencja Morza Bałtyckiego Rządu Lokalnego i Regionalnego;
 - Konferencja Współpracy Subregionalnej Państw Morza Bałtyckiego (BSSSC);
 - Siedem Wysp Morza Bałtyckiego;
 - Związek Miast Bałtyckich;
 - Wizje i Strategie wokół Morza Bałtyckiego VASAB 2010;

Inne międzynarodowe sieci:

- z siedzibą w rejonie Morza Bałtyckiego:
 - Zrzeszeniem Izb Handlowych Państw Morza Bałtyckiego;
 - Bałtyckie Forum Środowiskowe (BEF);
 - Organizacja Portów Bałtyckich;
 - Koalicja Czystego Bałtyku (CCB);
 - Dbaj o Czysty Bałtyk (KBT);

- Stała Konferencja Wykładowców, Prezydentów i Vice Ministrów Uniwersytetów Europejskich (CRE);
- Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska (BIMCO);
- Światowy Fundusz na rzecz Przyrody;
- z siedzibą poza rejonem Morza Bałtyckiego:
 - Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Ptaków;
 - Europejski Przemysł Chemiczny (EURO CHLOR);
 - Europejska Organizacja Portów Morskich (ESPO);
 - European Dredging Association (EuDA);
 - Europejskie Biuro ds. Środowiska (EEB);
 - Federacja Europejska Transportu i Środowiska (T&E);
 - Europejskie Stowarzyszenie Producentów Nawozów (EFMA);
 - Europejscy Partnerzy działający na rzecz Środowiska (EPE);
 - Unia Europejska na rzecz Zachowania Brzegu Morskiego (EUCC);
 - Międzynarodowy Związek Producentów Ropy i Gazu (OGP);
 - Międzynarodowa Rada Lokalnych Inicjatyw na rzecz Ochrony Środowiska (ICLEI);
 - Międzynarodowa Sieć Zarządzania Środowiskiem (INEM);
 - Stichting Greenpeace Council, Greenpeace International;

Międzynarodowe sieci parlamentarne:

- z siedzibą w rejonie bałtyckim:
 - Konferencja Parlamentarna na temat Współpracy w Regionie Morza Bałtyckiego.

Międzynarodowe organizacje finansowe:

- z siedzibą w rejonie bałtyckim:
 - Nordycka Korporacja Finansowania Ochrony Środowiska Naturalnego (NEFCO);
 - Nordycki Bank Inwestycyjny (NIB);
- z siedzibą poza rejonem bałtyckim:
 - Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBRD);
 - Europejski Bank Inwestycyjny (EIB);
 - Bank Światowy (WB);
 - Fundusz Globalnego Środowiska (GEF);

Główne, międzynarodowe porozumienia:

- bałtyckie:
 - Porozumienie o Ochronie Małych Waleń Bałtyku i Morza Północnego (ASCOBANS);

- Konwencja Gdańska - o rybołówstwie i ochronie żywych zasobów w Morzu Bałtyckim i Bałtac.
- Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego;
- europejskie:
 - Konwencja Ochrony Środowiska Morskiego Pn.-Wsch. Atlantyku (OSPAR);
 - Konwencji o dostępie do informacji, udziale społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz dostępie do wymiaru sprawiedliwości w sprawach dotyczących środowiska;
 - Konwencja o Społecznej Odpowiedzialności za Skutki Zniszczeń Środowiska przez Działalność Niszczącą;
 - Konwencja w sprawie transgranicznych skutków na środowisko;
 - Konwencja w sprawie transgranicznego przenoszenia zanieczyszczeń powietrza na dalekie odległości (LRTAP);
 - Konwencja o ochronie dzikiej flory i fauny europejskiej oraz siedlisk przyrodniczych (Bern Convention);
 - Konwencja o ochronie i użytkowaniu cieków transgranicznych i jezior międzynarodowych;
 - Konwencja w sprawie transgranicznych skutków awarii przemysłowych;
- światowe:
 - Konwencja o Różnorodności Biologicznej;
 - Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem (CITES);
 - Konwencja Bońska dotycząca ochrony gatunków migrujących i dzikich zwierząt (Bonn Convention);
 - Konwencja Bazylejska o kontroli transgranicznego przemieszczania i usuwania odpadów niebezpiecznych (Basel Convention);
 - Konwencja o Prawie Morza;
 - Konwencja Ramsarska - o ochronie obszarów wodno-błotnych o znaczeniu międzynarodowym, zwłaszcza jako siedlisk ptactwa wodnego;
 - Ramowa Konwencja dotycząca Zmian Klimatycznych;
 - Międzynarodowa Konwencja dotycząca Zapobiegania Zanieczyszczeniom ze Statków (MARPOL 73/78).

1.6. Przegląd możliwych do zastosowania środków strategicznych i prawnych dla potrzeb wdrażania ZZOP w Polsce

W 2007r. Minister Budownictwa zamierza podjąć prace nad docelowym systemem planowania przestrzennego w Polsce. Prace te wymagają wielu analiz, niezbędnych ekspertyz oraz dyskusji społecznej. Stworzy to szanse na opracowanie i wprowadzenie głęboko zintegrowanego i nowatorskiego systemu polityki przestrzennej, ułatwienie i usprawnienie procesów inwestycyjnych, zarówno inwestorów publicznych jak i prywatnych. W dłuższej perspektywie – należy się spodziewać istotnych efektów w fizycznej przestrzeni - zapewnienia ładu przestrzennego i zabezpieczenia interesu publicznego.

Obecnie podnoszona jest często słaba skuteczność i wady merytoryczne (wyrywkowe i ograniczone rozpatrywanie występujących uwarunkowań) planów zagospodarowania przestrzennego, sporządzanych na podstawie obowiązujących przepisów. Przygotowywana reforma systemu planowania przestrzennego w Polsce zwiększyć ma skuteczność instrumentów planowania w tym szczególnie na obszarze przybrzeżnym. Dodatkowo w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego trwają prace nad Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, co znacznie wzmacnia rolę planów regionalnych, w tym i planów rozwoju obszarów przybrzeżnych.

Jednym z nowych elementów, jakie zgodnie z intencją Ministra powinny zostać wprowadzone do systemu jest objęcie obszarów morskich planowaniem przestrzennym analogicznie jak ma to miejsce na lądzie oraz wprowadzenie stosownych uregulowań do nowej ustawy dotyczącej planowania i zagospodarowania przestrzennego. Przewiduje się również rozpoczęcie prac nad wykonaniem dokumentów, przewidywanych do sporządzenia z Rekomendacji nr 2002/413/WE. Obie te ścieżki składać się mają na praktyczne wdrożenie zintegrowanego zarządzania strefami przybrzeżnymi w Polsce. Jeśli powyższe zamierzenia uda się zrealizować, stanowić to będzie niewątpliwy sukces Polski w tej dziedzinie, na tle innych krajów.

W toku dalszych prac nad wdrażaniem ZZOP w Polsce możliwe będzie podjęcie dalszych, szczegółowych działań, jakie zostaną wskazane w ostatecznej wersji „Narodowej strategii”, a które wstępnie zostały wymienione w rozdziale „Kierunki prac nad narodową strategią ZZOP”, w dalszej części niniejszego „Raportu”.

3. ZAŁOŻENIA POLITYKI ROZWOJU OBSZARÓW PRZYBRZEŻNYCH - W KIERUNKU NARODOWEJ STRATEGII ZZOP.²⁰

3.1. Wprowadzenie

W maju 2002 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły rekomendację o realizacji Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP) w Europie. Zgodnie z nią, każde nadbrzeżne państwo członkowskie UE powinno opracować i przyjąć narodową strategię ZZOP. Polska jest na początku procesu formułowania narodowej strategii ZZOP. Jednocześnie wiele elementów procesu ZZOP już w Polsce istnieje, niektóre od wielu lat.

Można przyjąć, że zintegrowane zarządzanie obszarami przybrzeżnymi jest procesem, którego celem jest zapewnienie trwałego rozwoju (sustainable development) w obszarze przybrzeżnym. Kluczowymi składnikami tej definicji są:

trwały rozwój,

proces (zarządzania),

obszar przybrzeżny (jego delimitacja).

Każdy z tych składników wymaga oddzielnego wyjaśnienia.

Angielski termin „**sustainable development**” tłumaczony jest jako „zrównoważony”, lecz w istocie oznacza on „trwały, dający się podtrzymywać”, ewentualnie „samopodtrzymujący”, co jest czymś więcej niż samo zrównoważenie. Po drugie, koncepcja trwałego rozwoju dotyczy **dobrobytu ludzi**. W koncepcji trwałego rozwoju sprawy ochrony środowiska, w tym ochrony przyrody są oczywiście niezmiernie ważne, ale stanowią tylko jeden z wielu elementów, składających się na dobrobyt ludzi, takich jak narodowa i lokalna gospodarka, sprawy socjalne, bezpieczeństwo i zarządzanie ryzykiem, zarządzanie przestrzenią, kultura, dziedzictwo kulturalne itd., a nie jako wyłączny cel trwałego rozwoju. Trwały, samopodtrzymujący się dobrobyt ludzi jest nadrzędnym celem trwałego rozwoju, a zatem i ZZOP. W koncepcji trwałego rozwoju człowiek jest nie tylko pełnoprawną, ale i wiodącą częścią przyrody i środowiska, a nie czynnikiem obcym przyrodzie i środowisku, stojącym na zewnątrz nich i im przeszkadzającym albo nawet wrogim. Środowisko musi być zatem chronione w interesie człowieka – zarówno obecnych jak i przyszłych pokoleń.

ZZOP jako **proces zarządzania** ma wynikać z dotychczasowej praktyki zarządzania rozwojem i wpisywać się w istniejące struktury podmiotowe. Ma być

²⁰ A. Cieślak, „Założenia polityki rozwoju obszarów przybrzeżnych – w kierunku narodowej strategii ZZOP”, październik 2005

jednocześnie bardziej efektywny od dotychczasowej praktyki. Podstawą tej wyższej efektywności są:

integracja – uwzględnianie wzajemnych oddziaływań wszystkich sektorów, różnych skal czasowych i przestrzennych, zapewnienie współuczestnictwa decydentów wszystkich szczebli – można zatem powiedzieć, że proces ten ma być „holistyczny”;

partycypacja społeczna – w procesach zarządzania (podejmowania decyzji) wymagany jest rzeczywisty udział społeczeństwa, nie ograniczony wyłącznie do konsultacji – dzięki czemu nawet społecznie trudne decyzje i przepisy mają realną szansę realizacji.

Ten proces zarządzania ma dotyczyć obszarów przybrzeżnych, gdyż uważa się, że stwarzają one szczególnie korzystne warunki dla rozwoju ludzi. Jednocześnie obszar styku morza i lądu niesie z sobą wyjątkowo złożony system wzajemnych oddziaływań, zagrożeń i ograniczeń i wobec tego właśnie obszary przybrzeżne wymagają szczególnie dobrego zarządzania. Jednak podobne procesy i sposoby zarządzania mogą być zastosowane dla każdego innego, dającego się wyodrębnić obszaru kraju.

Problemy związane z **delimitacją obszarów przybrzeżnych** dotyczą głównie ich granic lądowych. Wachlarz propozycji sięga od linii przebiegającej w odległości ok. 3 km albo np. 10 km od brzegu, poprzez granice gmin nadmorskich, granice regionów (województw) nadmorskich, granice zmienne zależnie od analizowanej tematyki, po zasięg zlewni rzek uchodzących do danego morza. Pamiętając, że ZZOP (zgodnie zresztą z nazwą) jest procesem zarządzania, w przypadku Polski najbardziej poprawnym będzie przyjęcie, że lądowa granica obszarów przybrzeżnych jest zgodna z granicami gmin nadmorskich. W niektórych wypadkach jednak należy w obszar ten włączyć szerszy pas przybrzeżny, np. w przypadku sąsiedztwa większych miast. Dzięki takiej delimitacji – według granic administracyjnych – ZZOP wpisuje się łatwo w istniejący układ podmiotowy systemu zarządzania, bez potrzeby tworzenia nowych ciał czy organów. Zmienić się będzie musiał jedynie **sposób** zarządzania, z naciskiem na koordynację międzypodmiotową.

Jako granicę morską zazwyczaj proponuje się albo granicę morza terytorialnego albo granicę wyłącznej strefy ekonomicznej. W specyficznych warunkach Morza Bałtyckiego należy przyjąć, że polskie obszary przybrzeżne obejmują całość polskich obszarów morskich. Zatem morska granica polskich obszarów przybrzeżnych przebiegałaby po granicy wyłącznej strefy ekonomicznej polskiej strefy Bałtyku.

Należy podkreślić podstawową dla ZZOP sprawę **koordynacji międzypodmiotowej**. Kluczowe w tej sferze jest wzajemne rozumienie się, a następnie osiągnięcie wzajemnego zrozumienia.

Aby to było możliwe, konieczne są zwłaszcza:

- wysoki poziom wiedzy i rzetelność wszystkich porozumiewających się stron,

- dostępność, czytelność i sprawny przepływ rzetelnej informacji.

Wynika stąd m.in., że realizacja ZZOP nie jest możliwa bez dobrze zorganizowanego monitoringu, którego niezbędną częścią musi być jasna, powszechnie zrozumiała i dostępna, rzetelna prezentacja jego wyników.

3.2. Stan obecny systemu zarządzania obszarami przybrzeżnymi

Termin „Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi” jest w Polsce znany i stopniowo upowszechniany od roku 1996, kiedy to odbyły się pierwsze warsztaty nt. ZZOP. Uczestniczyli w nich przedstawiciele istotnych dla ZZOP ministerstw (w tym administracji specjalnych), województw nadmorskich i nadmorskich władz samorządowych. Jednak już znacznie wcześniej zdawano sobie sprawę, że w obszarach przybrzeżnych (zarówno w pewnym pasie na lądzie jak i w obszarach morskich) decyzje muszą uwzględniać wzajemne oddziaływania wielu sektorów, w tym również i organizacji pozarządowych, w różnych skalach przestrzennych i czasowych. Znalazło to odbicie w prawie polskim, stanowionym jeszcze przed rokiem 1989, a zwłaszcza w prawie wprowadzanym od roku 1989. W rezultacie polski system prawny zawiera szereg instytucji, przepisów i rozwiązań kompetencyjnych, odnoszących się specjalnie do obszaru przybrzeżnego, w tym do procesów podejmowania decyzji o użytkowaniu obszarów morskich, zgodnych z koncepcją ZZOP.

Najważniejsze z nich to:

- Formalnie określony zasięg pasa nadbrzeżnego, o szerokości do około 3 km, składającego się z pasa technicznego (szerokości od 10m do 1 km) i pasa ochronnego (szerokość od 100 m do około 2.5 km), w którym we wszystkich procesach decyzyjnych muszą być w szczególny sposób uwzględniane sprawy bezpieczeństwa, zarządzania ryzykiem i ochrony środowiska, związane z wzajemnym oddziaływaniem morza i lądu.

- Dla obszaru lądowego istnieje, mający jedną z najdłuższych w Europie tradycję, system planowania przestrzennego i w ogóle zarządzania zagospodarowaniem przestrzennym, w który są wbudowane mechanizmy współdecydowania szerokiego spektrum władz (w tym administracji morskiej w

obszarach pasa nadbrzeżnego, portów i przystani morskich) oraz konsultacji zainteresowanych stron i społeczeństwa.

- Niedawno, jako jeden z pierwszych w UE krajów, Polska ustawowo objęła planowaniem przestrzennym wszystkie obszary morskie (wraz z Wyłączną Strefą Ekonomiczną) – Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej Dz.U.03.153.1502. Prace nad rozporządzeniami wykonawczymi są na ukończeniu. Plany zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich mają być sporządzane przez administrację morską. Jednak proces uzgadniania i konsultacji tych planów jest ograniczony tylko do centralnych organów państwa. W trakcie wprowadzania tych nowych regulacji podobnie ograniczono obowiązujący uprzednio zakres uzgodnień i konsultacji również innych procesów decyzyjnych dotyczących zagospodarowania / użytkowania obszarów morskich. Jest to niezgodna z zasadami ZZOP wada, która powinna zostać skorygowana.

- Realizowany jest wymagany przez prawo monitoring wielu elementów (aspektów) obszarów przybrzeżnych. Niestety, ma on zazwyczaj charakter sektorowy, często jest ograniczony tylko do zbierania danych, bez stanowiących integralną część monitoringu analiz i syntez. Poważnym utrudnieniem jest niekompatybilność wielu baz danych i to, że niektóre dane są nadal gromadzone wyłącznie w postaci papierowej.

- W 2003 r. przyjęto ustawę o realizacji długoterminowego programu „Program ochrony brzegów morskich”. Podstawą tej ustawy jest zaakceptowana przez Ministra Infrastruktury strategia ochrony brzegów morskich o 100-letniej perspektywie, uwzględniająca nie tylko aspekt bezpieczeństwa, ale także zarządzanie ryzykiem i sprawy ochrony środowiska (w tym ochrony przyrody). Niewiele krajów poza Polską ma taką strategię.

- Kompetencje administracji morskiej obejmują nie tylko bezpieczeństwo żeglugi, lecz całość problematyki zarządzania obszarami morskimi, a także ochronę brzegów morskich i współdecydowanie o zarządzaniu obszarami pasa nadbrzeżnego i portów. Zdaniem specjalistów ds. ZZOP z innych krajów UE, którzy zapoznali się z polskim systemem prawnym, istnienie agencji rządowej o takim zakresie kompetencji można uznać za jedno z możliwych rozwiązań wzorcowych dla UE.

- Normalną praktyką zarządzania i planowania w obszarach przybrzeżnych jest łączenie i dopuszczana prawem adaptacja istniejących instrumentów prawnych. W niektórych krajach europejskich taka praktyka wcale nie jest oczywista.

- W lutym 2005 r. Komitet Integracji Europejskiej Rady Ministrów ustanowił Ministra Infrastruktury koordynatorem procesu ZZOP na szczeblu centralnym. W ramach Ministerstwa Infrastruktury, prowadzenie spraw ZZOP powierzono Departamentowi Ładu Przestrzennego we współpracy z Departamentem Administracji Morskiej i Śródlądowej.

Podsumowując, mimo przedstawionych zastrzeżeń, odnoszący się do obszarów przybrzeżnych polski system prawny, układ kompetencji, a także przynajmniej niektóre sposoby i zwyczaje zarządzania, już teraz tworzą dobre podstawy do realizacji i dalszego rozwoju ZZOP, wyprzedzając w tym wiele innych krajów UE.

Tym niemniej pozostaje jeszcze bardzo wiele do zrobienia. Oprócz wskazanych powyżej korekt prawa i doprowadzenia do poprawnego funkcjonowania kompleksowego monitoringu obszarów przybrzeżnych, konieczne jest zwłaszcza doprowadzenie do rzeczywistego społecznego uczestnictwa w zarządzaniu. Nie jest to problem specyficznie polski, lecz także wszystkich pozostałych 19 nadbrzeżnych krajów członkowskich UE.

3.3. ZZOP w strukturze zarządzania rozwojem przestrzennym

Jedynym oficjalnym dokumentem, dotyczącym opracowania narodowej strategii ZZOP, jest informacja przesłana w marcu 2005 r. do Dyrekcji Generalnej „Środowisko” Komisji Europejskiej, określająca w ogólny sposób cele strategii oraz sposób i termin jej opracowania.

Zakłada się, że będzie opracowana jedna narodowa strategia ZZOP, (co jednak nie wyklucza powstania regionalnych strategii ZZOP). Wstępnie przyjmuje się, że głównymi celami strategicznymi rozwoju obszarów przybrzeżnych będą:

- 1) **poprawa dobrobytu** zamieszkujących je społeczności,
- 2) utrzymanie, a tam gdzie to niezbędne, **podwyższenie bezpieczeństwa** zaplecza lądowego (uwzględniając m.in. wzrost poziomu morza),
- 3) utrzymanie, a tam gdzie to niezbędne, **polepszenie stanu środowiska**.

Cele 2 i 3 tworzą swego rodzaju infrastrukturalne podstawy, bez których osiągnięcie celu nadrzędnego – wzrostu i trwałości dobrobytu – nie będzie możliwe.

W tym miejscu należy przypomnieć, że ZZOP jest procesem zarządzania, a nie polityką dotyczącą obszarów przybrzeżnych. ZZOP jest narzędziem osiągnięcia celów określonych w takiej polityce. Zatem w długofalowej strategii ZZOP (narodowej, regionalnej, lokalnej), muszą najpierw zostać uwzględnione

polityczne cele rozwoju dla obszarów przybrzeżnych (odpowiednio – państwa, regionu, gminy).

Wynika stąd, że opracowanie narodowej strategii ZZOP powinno przebiegać w kilku etapach:

- 1) Opracowanie dokumentu definiującego społeczne i gospodarcze szanse oraz zagrożenia związane z obszarami przybrzeżnymi (wskazującego, które obszary przybrzeżne lub ich elementy są ważne dla rozwoju społeczno-gospodarczego, z wyjaśnieniem ich szerszej roli w rozwoju przestrzennym kraju i regionu.
- 2) Opracowanie projektów długoterminowej polityki państwa odnośnie użytkowania lądowej i morskiej części obszarów przybrzeżnych.
- 3) Publiczna dyskusja i weryfikacja obu aspektów rozwoju i przyjęcie priorytetów, obejmujących łącznie obszar lądowy i morski.
- 4) Odpowiednio do potrzeb – opracowanie harmonogramu i projektów zmian legislacyjnych.
- 5) Opracowanie narodowego planu działania i w oparciu o niego – regionalnych, sektorowych i, odpowiednio do potrzeb, lokalnych planów działania.

Przewiduje się, że te prace zostaną zakończone nie wcześniej niż pod koniec 2007 r. Punkty 1-3 odpowiadają tworzeniu narodowej polityki dla obszarów przybrzeżnych. Punkty 4 i 5 stanowią etap tworzenia strategii ZZOP.

Kluczowe znaczenie ma etap 1. Poprawna analiza problematyki może zdeterminować czy realizowany w następstwie program rozwoju okaże się rzeczywiście trwały.

3.4. Uwarunkowania rozwoju obszarów przybrzeżnych

Mając na uwadze zarysowane wcześniej cele strategiczne rozwoju obszarów przybrzeżnych, można wskazać na następujące uwarunkowania realizacji tych celów.

3.4.1. Zagrożenia

- Obecne i prawdopodobne w przyszłości zmniejszenie liczby miejsc pracy w rolnictwie i rybołówstwie i w przetwórstwie związanym z tymi gałęziami gospodarki.
- Znaczące zmniejszenie ilości miejsc pracy w przemyśle stoczniowym i w zakładach kooperujących.
- W efekcie przypuszcza się, iż w gminach nadmorskich bezrobocie będzie rosło.

- Słabe perspektywy wzrostu zatrudnienia w tradycyjnych gałęziach produkcji, nawet gdyby wielkość produkcji miała wzrosnąć, z uwagi na wprowadzanie nowoczesnych praco-oszczędnych technologii.

- Potencjalne ograniczenia w transporcie morskim i pokrewnych gałęziach gospodarki spowodowane zastosowaniem związanych z ogłoszeniem Bałtyku Szczególnie Wrażliwym Obszarem Morskim ewentualnych środków prewencji.

- Degradacja środowiska morskiego, skutkująca dalszym zmniejszeniem produktywności morza, obniżeniem jakości nadmorskiego wypoczynku i rekreacji i obniżeniem jakości życia w obszarze nadmorskim.

- Degradacja środowiska i krajobrazu pasa nadmorskiego, urbanizacyjna presja na brzeg morski, skutkująca m.in. brakiem ładu przestrzennego, które łącznie powodują wzrost zagrożeń zjawiskami naturalnymi, obniżenie jakości życia i walorów rekreacyjnych, a także powodujące wzrost kosztów inwestowania i użytkowania pasa nadmorskiego a nawet wykluczenie niektórych szans rozwoju.

- Presja na użytkowanie obszaru morskiego, rozwiązywana doraźnie lub tylko sektorowo, skutkująca ograniczeniem szans i wzrostem kosztów inwestowania i użytkowania.

- Traktowanie obszarów lądowego i morskiego jako dwóch rozdzielnych jednostek, skutkujące wzajemnie sprzecznymi decyzjami utrudniającymi harmonijny rozwój regionu.

- Zmiana klimatu, skutkująca wzrostem zagrożeń powodziowych (powódzie morskie, znaczące podniesienie poziomu wód gruntowych) i nasileniem erozji brzegów morskich.

3.4.2. Szanse

- Nadmorskie położenie i brak istotnych utrudnień terenowych, dające dobre warunki do przemieszczania towarów i lokowania inwestycji.

- Postęp techniczny, umożliwiający stosowanie czystszych technologii produkcji, ogólny postęp wiedzy umożliwiający lepsze planowanie (przestrzeni, przedsięwzięć, zabezpieczeń przed ryzykiem, itd.).

- Nowe sposoby korzystania z obszaru morskiego (m.in. produkcja energii, akwakultury) i rozwój niektórych już znanych sposobów (np. wydobywanie gazu i ropy, kruszyw, innych kopalin).

- Tradycje wysokiej jakości pracy, wynikające ze szczególnie złożonych i surowych wymagań międzynarodowych i krajowych, m.in. dotyczących bezpieczeństwa i środowiska, nakładanych na wszelkie sposoby korzystania z morza.

- Walory krajobrazu, środowiska (w tym klimatyczne) i walory historyczne strefy nadbrzeżnej i bliskiego zaplecza, zachęcające do osiedlania się na stałe i dające dobre podstawy dla rozwoju turystyki, lecznictwa i rekreacji.

- Bogate tradycje i duże możliwości rozwoju współpracy miast i regionów, leżących w strefach paneuropejskich korytarzy transportowych, stwarzające możliwości rozwoju w miastach portowych usług i wysokich technologii związanych z uczestnictwem w sieci gospodarki globalnej).

- Możliwości skorzystania z programów Unii Europejskiej -program Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T), w ramach którego przewiduje się rozwój tzw. autostrad morskich. Autostrady te mają stymulować rozwój portów, jak również rozwój transportu śródlądowego oraz ograniczyć zanieczyszczenia będące skutkiem ubocznym transportu drogowego (program Marco Polo).

- Wprowadzenie środków prewencji związanych z ogłoszeniem Bałtyku Szczególnie Wrażliwym Obszarem Morskim powinno zmniejszyć antropogeniczną degradację środowiska, a wręcz pozwolić na stabilną poprawę jego stanu.

3.5. Przewidywane trendy i wizja rozwoju

Obszary przybrzeżne stwarzają bardzo dobre warunki dla różnych rodzajów turystyki i rekreacji. Jednak nie wydaje się, by rozwój tych dziedzin wraz z siecią przedsiębiorstw wspierających, a także budowa letnich rezydencji (drugie domy), mógł dostarczyć tylu nowych miejsc pracy, aby zapełnić lukę powstałą w wyniku ograniczenia zatrudnienia w rolnictwie, rybołówstwie, przemyśle stoczniowym i kooperujących gałęziach produkcji. Turystyka i rekreacja to niewątpliwie ważna, rozwijająca się gałąź gospodarki. Jest jednak ograniczona warunkami klimatycznymi (sezonowość). Zwłaszcza w tradycyjnej postaci wiąże się głównie z mało atrakcyjnymi rodzajami pracy, wymagającymi stosunkowo niskich kwalifikacji. Dlatego w wielu turystycznych regionach (nie tylko w Polsce) obserwuje się odpływ ludzi młodych.

Szansę rozwoju turystyki i wydłużenia sezonu należy m.in. upatrywać w stworzeniu dobrej i różnorodnej infrastruktury komunikacyjnej, poszerzeniu oferty o nieturystyczne usługi (np. obsługa konferencji, lecznictwo, terapia), poszerzeniu usług turystyczno-rekreacyjnych (np. wycieczki tematyczne, sporty

uzupełniająca – również pod dachem), upowszechnianiu historii i tworzeniu wizerunku regionu, utrzymaniu/poprawieniu dobrego stanu środowiska lądowego i morskiego, estetyzacji miejscowości nadbrzeżnych. Czym bardziej będzie złożona oferta, tym większe będą szanse zahamowania odpływu młodych, dobrze wykształconych ludzi.

Podstawowa szansa rozwoju wiąże się z portami. Należy je jednak widzieć nie jako tylko centra logistyczne, ale przede wszystkim, z racji szczególnej dostępności dużych ilości różnorodnych towarów, jako miejsca generujące rozwój produkcji w przyległym regionie. Szanse rozwojowe wiążą się także z małymi przystaniami morskimi, również sezonowymi.

Wydaje się, że ze względu na szczególne wymagania środowiskowe w odniesieniu do obszarów przybrzeżnych, działalność produkcyjna w tym obszarze powinna być coraz czystsza, wiązać się to powinno z postępującą automatyzacją. Innymi słowy, powinny być stosowane najnowocześniejsze sposoby produkcji. Powinna ona wykorzystywać oferowaną przez porty łatwość sprowadzenia dużych ilości różnorodnych surowców, półproduktów, części, środków produkcji, jak również możliwości wywozu własnej produkcji. Wachlarz możliwych rodzajów wyrobów jest bardzo szeroki; od statków wytwarzanych wewnątrz portów, poprzez maszyny po najdrobniejsze wyroby konsumpcyjne, przygotowanie i przetwórstwo żywności, wytwarzane w regionie (np. w promieniu 10, 50, 100 km od portu – zależnie od rodzaju i wielkości produkcji, infrastruktury komunikacyjnej, wielkości i rodzaju ładunków, które port może przyjąć. Powstałyby zatem warunki trwałego wzrostu: oparta o porty produkcja daje wzrost masy towarowej przechodzącej przez porty, co powoduje rozwój portu, co z kolei zwiększa możliwości dalszego rozwoju produkcji i poszerzenia oferty. Ładunki przechodzące nawet przez największe europejskie porty, np. Rotterdam, pochodzą głównie (przynajmniej w 60%) z regionów położonych w promieniu ok. 100 km od portu lub są dla nich przeznaczone. Wymaga to kompleksowego rozwiązania dostępności do portów od strony lądu, zapewniającego bezproblemową komunikację z portami z tych regionów.

Należy też oczekiwać, że obok tradycyjnych sposobów korzystania z morza pojawią się nowe, których zapowiedzią są m.in. morskie farmy wiatrowe. Doświadczenia innych krajów (Dania, Anglia) pokazują, że wydajność i efektywność morskich elektrowni wiatrowych jest znacznie wyższa niż elektrowni wiatrowych sytuowanych na lądzie. Wiele wskazuje na to, że przyszłością energetyki wiatrowej nie jest produkcja energii bezpośrednio na potrzeby konsumpcyjne, lecz produkcja energii do wytwarzania wodoru do ogniw wodorowych. W tym kontekście morskie farmy wiatrowe nabierają szczególnego

dodatkowego znaczenia, ponieważ wody morskie są słabym elektrolitem, odpowiednim do uzyskiwania wodoru. Morska energetyka wiatrowa (ale również rozwijane inne metody pozyskiwania energii z morza), inne obecne i przyszłe sposoby gospodarczego i technicznego wykorzystania obszaru morskiego (w tym na przykład odsalanie wody), wymagają stosowania najnowocześniejszych rozwiązań i ciągłego ulepszania technik produkcji, budowy i konserwacji.

Wysoka jakość i nowoczesność lokowanych w obszarach przybrzeżnych technologii produkcji oznacza, że wraz z rozwojem produkcji będzie rosło zapotrzebowanie na wysoko wykwalifikowanych pracowników – będzie rosła atrakcyjność pracy. Zapotrzebowanie na wysoko kwalifikowanych pracowników, utrzymanie nowoczesności wyrobów i sposobów ich produkowania wymagają silnego (silniejszego niż obecnie) zaplecza szkolnictwa i nauki. Oczywiście jest, że wraz z podnoszeniem kwalifikacji pracowników produkcji i rozwojem szkolnictwa i nauki musi rosnąć zapotrzebowanie na usługi wyższego rzędu – kulturę i sztukę a także możliwości wypoczynku weekendowego w zasięgu np. 2 godzin jazdy samochodem. Ten ostatni efekt może wpłynąć, pod warunkiem przygotowania odpowiedniej oferty i infrastruktury, na wydłużenie sezonu w miejscowościach bazujących głównie na turystyce i rekreacji.

Rozwój produkcji, nauki, kultury wymaga oczywiście odpowiadającego mu ilościowego i jakościowego rozwoju całej sfery usług, administracji (zarządzania), służb i przedsiębiorstw utrzymania i rozwoju infrastruktury.

Wszelkie poczynania w obszarze przybrzeżnym, a w szczególności gospodarka przestrzenną, muszą uwzględniać wzajemne oddziaływania morza i lądu, w tym zwłaszcza zagrożenia lądu przez powódzie morskie i erozję morską oraz zagrożenia środowiska morskiego i lądowego. Bez zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa przed zdarzeniami nadzwyczajnymi i bezpieczeństwa ekologicznego, trwały rozwój obszarów przybrzeżnych jest niemożliwy.

Przedstawione trendy i wizja rozwoju stwarzają szanse odwrócenia obserwowanych niekorzystnych zmian struktury społecznej w obszarach przybrzeżnych, zapewniając atrakcyjne i trwałe miejsca pracy. Podstawowym warunkami realizacji tego typu optymistycznych scenariuszy są:

- zasadnicza zmiana sposobu widzenia funkcji portów – nie jak dotąd jako miejsca przeładunków, lecz jako ośrodków generujących, odpowiednio do skali, rozwój społeczny i gospodarczy kraju, regionu lub gminy,
- zmiana sposobu widzenia funkcji obszaru morskiego – nie jak dotąd jako obszaru pełniącego funkcje transportowe, rybołówcze i ekologiczne, lecz także jako obszaru przyszłego intensywnego rozwoju innych, z reguły bardzo

nowoczesnych rodzajów aktywności gospodarczej, w którym przestrzeń jest wartością równie cenną jak na lądzie,

- zapewnienie właściwego poziomu bezpieczeństwa i stanu środowiska.

3.6. Podstawowe kierunki polityki państwa

Zapewnienie podstaw trwałego rozwoju i poprawa jakości życia obywateli są i zawsze będą jednymi z głównych celów państwa. Przedstawione trendy i wizja rozwoju stwarzają możliwości realizacji tych celów. Dotyczą one nie tylko społeczności obszarów przybrzeżnych, ale i mieszkańców innych regionów kraju, którzy z natury rzeczy napływają do regionów oferujących szanse trwałej i atrakcyjnej pracy. Zatem konieczna jest polityka państwa dla obszarów przybrzeżnych, która stworzy warunki dla realizacji wypracowanych wizji rozwoju. Określając podstawowe kierunki działania, powinna ona koncentrować się m.in. na:

- priorytetach, kierunkach i podstawowych zasadach użytkowania i zagospodarowania pasa nadmorskiego i obszarów morskich,
- infrastrukturalnych warunkach rozwoju portów i przystani, ich sąsiedztwa i pozostałych regionów brzegu morskiego,
- kierunkach ew. zmian regulacji prawnych dotyczących zarządzania obszarami morskimi, portami i regionami przyportowymi, pozostałymi lądowymi obszarami przybrzeżnymi, uwzględniającymi współuczestnictwo miast portowych, regionów, województw, gmin nadbrzeżnych i partycypację społeczną,
- zasadach i kierunkach zapewnienia bezpieczeństwa zaplecza brzegu i zarządzania ryzykiem w obszarach przybrzeżnych,
- zasadach i kierunkach ochrony środowiska, przyrody, dziedzictwa kulturowego obszarów przybrzeżnych,
- zaangażowaniu formalnym i finansowym państwa.

Wskazane jest, aby podobne dokumenty zostały również opracowane dla województw i gmin (lub grup gmin w obszarach funkcjonalnych).

3.7. Kierunki prac nad narodową strategią ZZOP

Narodowa strategia ZZOP powinna również określić, w jaki sposób należy rozwijać formalne ramy osiągania celów rozwoju, przyjętych przez narodową politykę dla obszarów przybrzeżnych. Obecnie można przedstawić tylko bardzo ogólny zarys takiej strategii, która powinna obejmować m.in.:

- Określenie podmiotów uczestniczących w zarządzaniu obszarami przybrzeżnymi i ich kompetencji tak, aby były komplementarne i jednoznacznie podzielone. I aby te podmioty były zorientowane na wzajemną współpracę.

- Doprowadzenie do powstania reprezentacji lub organizacji grup interesów użytkowników obszarów przybrzeżnych, które byłyby odpowiedzialnymi uczestnikami procesów planistycznych i decyzyjnych.

- Udoskonalenie procedur konsultacji społecznych tak, aby przerodziły się one w procedury realnego *uczestnictwa* społeczeństwa w procesach planistycznych i decyzyjnych.

- Wprowadzenie problematyki trwałego rozwoju obszarów przybrzeżnych do kolejnych Strategii Rozwoju Kraju oraz Narodowych Strategii Spójności - Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia, a także do Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

- Łączenie problematyki lądowej i morskiej w planach rozwoju sporządzanych dla województw nadmorskich (gmin, powiatów) i dla obszarów morskich.

- Objęcie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego całego pasa nadbrzeżnego oraz obszarów portów i przystani morskich, poza terenami zamkniętymi resortu obrony narodowej.

- Objęcie planami zagospodarowania przestrzennego całego polskiego obszaru morskiego.

- Zagwarantowanie odpowiedzialnego gospodarowania przestrzenią obszarów przybrzeżnych – nie tylko w odniesieniu do wykorzystania gospodarczego, ale również do ochrony przyrody.

- Zagwarantowanie, by w wielopodmiotowym procesie tworzenia planów i podejmowania decyzji uczestniczyły wszystkie morskie i lądowe organy, grupy interesów i społeczności obszarów nadbrzeżnych.

- Wprowadzenie do systemu prawnego bardziej skutecznych instrumentów zapewniających monitoring realizacji założeń planów zagospodarowania przestrzennego.

- Wpisanie do systemu prawnego norm bezpieczeństwa brzegu i zasad bezpiecznego gospodarowania w obszarach przybrzeżnych.

- Zapewnienie łatwo dostępnej, czytelnej, rzetelnej i pełnej informacji o obszarach przybrzeżnych.

- Określenie i prawne umocowanie, wraz z zapewnieniem ciągłości finansowania, zakresu badań i monitoringu obszarów przybrzeżnych oraz związanych z nimi baz danych (przez monitoring rozumie się nie tylko pomiary, ale i systematycznie wykonywane kompleksowe syntezy i oceny wyników pomiarów); sugeruje się, żeby ten zakres był zgodny ze wskaźnikami trwałego postępu, opracowanymi przez Grupę Roboczą „Wskaźniki i Dane” powołaną przez Dyрекcję Generalną Środowisko Komisji Europejskiej.

- Zapewnienie ciągłości i właściwego poziomu finansowania działań infrastrukturalnych (bezpieczeństwo, ochrona środowiska, infrastruktura transportowa i techniczna), planistycznych (planowanie przestrzenne wraz z niezbędnymi procedurami) i działania organów administracji (m.in. procesy informacyjne, organizacja procesów partycypacyjnych w procedurach decyzyjnych i planistycznych).

- Opracowanie ustawy o portach i przystaniach morskich zawierającej przepisy gwarantujące rzeczywiste zainteresowanie i zaangażowanie zarówno Państwa jak i miast/gmin portowych w rozwój i zarządzanie portami i przystaniami w *całym obszarze portów*. Ponadto, ze względu na problem nieuregulowanych stosunków własnościowych, koniecznym jest stworzenie systemu odkupu terenów portowych, które w wyniku niewłaściwych regulacji prawnych w latach minionych zostały sprywatyzowane.

- Opracowanie *realistycznego* programu rozwoju indywidualnej i masowej turystyki morskiej i przybrzeżnej (jachting i ruch pasażerski), włączając do programu turystykę w obszarach przyległych do brzegu morskiego.

- Wykonanie badań określających, na czym polegają wzajemne oddziaływania fizyczne, gospodarcze i społeczne morze↔ląd.

- Sformułowanie i realizacja programu badań dla potrzeb ZZOP.

- Sformułowanie i realizacja polityki informacyjnej w sprawach trwałego rozwoju w obszarach przybrzeżnych i zintegrowanego zarządzania.

- Stworzenie forum do systematycznej, okresowej wymiany informacji i poglądów i oceny postępu procesu realizacji ZZOP (coroczne konferencje organizowane przez Rząd)

Powyższa lista prezentuje pola działań, a nie pełną listę działań, która powinna znaleźć się w ostatecznej wersji narodowej strategii ZZOP. Lista ta będzie uzupełniana i uszczegółowiana w miarę postępu prac nad polityką państwa dla obszarów przybrzeżnych, w tym w miarę rozwoju dyskusji o tej polityce i o związanym z nią sposobie zarządzania obszarami przybrzeżnymi.

4. ANALIZA WYNIKÓW WARSZTATU NT. POSTĘPU WE WDRAŻANIU ZZOP W POLSCE – wyniki warsztatów (Koszalin, wrzesień 2005).

Niniejszy rozdział zawiera wyniki ankiet przeprowadzonych podczas Ogólnopolskiej Konferencji w Koszalinie w dniach 29-30 września 2005r, zgodnie z wytycznymi Dyrektoriatu Środowiska Komisji Europejskiej. Stanowiły one podstawę do wyliczenia wskaźnika postępu we wdrażaniu ZZOP w Polsce. Wskaźnik postępu stanowi element narodowego sprawozdania z realizacji Rekomendacji Parlamentu Europejskiego i Rady o realizacji ZZOP w państwach członkowskich. Ankietę do wyznaczenia wskaźnika przygotowano w ramach prac Grupy Roboczej do spraw Wskaźników i Danych (tzw. WG-ID), powołanej przez Dyrektoriat Środowisko Komisji Europejskiej i została ona zaakceptowana do stosowania przez Grupę Narodowych Ekspertów ds. ZZOP przy Dyrektoracie Środowisko.

Ankieta „Postępu we wdrażaniu ZZOP w Polsce” została podzielona na 4 fazy odzwierciedlające proces zaawansowania prac nad wdrażaniem ZZOP. Z kolei każdej z faz zostały przypisane związane z nimi działania.

Faza 1

W obszarze przybrzeżnym jest wykonywane planowanie i zarządzanie.

Faza 2

Istnieją ramowe podstawy do rozwoju ZZOP.

Faza 3

Większość aspektów podejścia ZZOP do planowania i zarządzania obszarem przybrzeżnym jest zainstalowana i funkcjonuje w miarę dobrze.

Faza 4

Sprawny, adaptacyjny i zintegrowany proces jest obecny na wszystkich poziomach zarządzania i skutkuje bardziej trwałym wykorzystywaniem obszarów przybrzeżnych.

Jak wynika z powyższego opisu, kolejna z faz wskazuje na wyższy poziom zaawansowania procesu wdrażania ZZOP.

Tabela 6 Postęp we wdrażaniu ZZOP w Polsce.

Faza	Działanie	Opis	Krajowe		Regionalne		Lokalne	
			2000	2005	2000	2005	2000	2005
1 W obszarze przybrzeżnym ma jest wykonywane planowanie i zarządzanie	1	Decyzje dotyczące planowania i zarządzania strefą przybrzeżną wynikają z ogólnych instrumentów prawnych.	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
	2	Doraźnie sektorowi uczestnicy spotykają się, aby przedyskutować konkretne sprawy związane ze strefą przybrzeżną i morzem.	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
	3	Istnieją plany zagospodarowania przestrzennego, które obejmują obszar przybrzeżny, lecz nie traktują go jako osobnej jednostki.	TAK	TAK	NIE	TAK	TAK	TAK
	4	Regularnie są monitorowane niektóre aspekty obszaru przybrzeżnego, w tym obszaru morskiego.	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
	5	Planowanie na obszarze przybrzeżnym obejmuje również prawną ochronę przyrody.	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
2 Istnieją ramowe podstawy do rozwoju ZZOP	6	Istniejące instrumenty są adaptowane i łączone ze sobą celem rozwiązywania problemów planowania i zarządzania obszarami przybrzeżnymi.	NIE	TAK	NIE	TAK	NIE	NIE
	7	Wystarczające finansowanie jest zazwyczaj dostępne dla poszczególnych działań w obszarach przybrzeżnych.	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE
	8	Wykonano inwentaryzację obszaru przybrzeżnego (określając kto co robi, gdzie i jak).	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE
	9	Istnieje formalny mechanizm, dzięki któremu „interesanci” spotykają się regularnie, aby przedyskutować różne problemy przybrzeżnego lądu i morza.	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE
	10	Podejmowane są doraźne działania w obszarze przybrzeżnym, które zawierają rozpoznawalne elementy ZZOP.	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK	TAK
	11	Istnieje strategia zrównoważonego rozwoju zawierająca odniesienia do brzegu morskiego i morza.	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE
	12	Władze centralne, regionalne, lokalne opracowały wskazówki dla jednostek odpowiedzialnych za planowanie dotyczące właściwego użytkowania obszarów przybrzeżnych.	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE	NIE

3 Właściciele i prezenci ZCP planują i zarządzają działaniem przebiegiem zrealizowania funkcyj w niezbędny	13	Wszystkie strony związane z procesem podjęcia decyzji w sprawie ZCP zostały zidentyfikowane i poinformowane	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	14	Napisano Raport o Stanie Obszarów Przebiegiem i zaniechano prace w ciągu 5 lub 10 lat	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	15	Istnieją osoby odpowiedzialne za zarządzanie działaniem przebiegiem	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	16	Strategiczne Ceny Obszarów Przebiegiem i Środowiskowe nie wykorzystywane do polityk strategicznych i planów dotyczących obszarów przebiegiem	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	17	Spółdzielni statutowa strategia zarządzania przebiegiem jest realizowana	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	18	Istnieją wszelkie komunikacje między wszystkimi podmiotami z obszaru przebiegiem w wszystkich szczeblach zarządzania	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	19	Każdy szczebel administracyjny ma przynajmniej jednego członka odpowiedzialnego wyłącznie za ZCP.	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	20	Mają one prawo do rozwoju i budowania działalności	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	21	Planowanie przestrzeni działości jest wypracowane	TAK	TAK	NE	TAK	TAK	TAK
	22	Istnieją dane dotyczące finansowania i struktury kosztów	NE	NE	NE	NE	NE	NE
23	Przebiegiem i struktury kosztów w obszarach dotyczących obszarów przebiegiem	NE	NE	NE	NE	NE	NE	
24	Istnieją wystarczające dane, aby zapewnić przebiegiem i uczestnikom w obszarach przebiegiem	NE	NE	NE	NE	NE	NE	
4 Spawanie i integracja jest dokonana wszystkich	25	Istnieją silne i skuteczne polityki wsparcia ZCP.	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	26	Istnieją tryby (aniedajona) wdrażające zagranicę i przebiegiem	NE	NE	NE	NE	NE	NE
	27	Wykorzystanie kompleksowych narzędzi w celu określenia potrzeb i budowania rozwoju	NE	NE	NE	NE	NE	NE

Wyniki przeprowadzonych ankiet wskazały jednoznacznie, że Polska wypełniła w całości wymagania **pierwszej fazy** wdrażania zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi. Ankietowani potwierdzili istotną rolę planowania i zarządzania polskim obszarem przybrzeżnym. W Polsce istnieją ogólne instrumenty prawne dotyczące planowania polską strefą przybrzeżną i są to przede wszystkim: ustawa z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawa z dnia 21 marca 1991r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej oraz Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003r. w sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania granic. Ustawodawstwo związane z planowaniem (w tym również w strefie przybrzeżnej) dużą uwagę przywiązuje do konsultacji społecznej, co odzwierciedla konieczność podejmowania decyzji planistycznych poprzez m.in. doraźne konsultacje wśród zainteresowanych czy wydawanie fachowych opinii. Wyniki ankiety wskazały również na szerokie pokrycie obszaru przybrzeżnego miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, w których szczególną uwagę zwraca się na walory środowiska i ochronę przyrody.

Wyniki kolejnych faz wdrażania procesu zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi znacznie odbiegają od wyników fazy pierwszej, choć niektóre działania na polskiej strefie brzegowej sięgnęły fazy drugiej, a nawet i trzeciej.

Faza druga dotyczy konkretnych podstaw rozwoju procesu ZZOP i jest związana z takimi działaniami jak: finansowanie działań w obszarze przybrzeżnym; wykonywanie inwentaryzacji; istnienie mechanizmów i instrumentów umożliwiających rozwiązywanie problemów planowania i zarządzania obszarami przybrzeżnymi a także umożliwiających szeroką konsultacje zainteresowanych grup i środowisk. Ankietowani negatywnie odnieśli się do w/w działań, a także do działania w którym mowa jest o zainteresowaniu władz (centralnych, regionalnych i lokalnych) dla potrzeb opracowania wskazówek właściwego użytkowania obszarów przybrzeżnych. Przeciwnie respondenci odnieśli się do działania 10 wskazując na to, iż w polskim obszarze przybrzeżnym podejmowane są doraźne działania, które zawierają rozpoznawalne elementy ZZOP.

Wyniki **fazy trzeciej** wskazały na brak w Polsce mechanizmów planowania i zarządzania, niezbędnych dla potrzeb realizacji aspektów procesu zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi. Brakuje przede wszystkim dokumentów odzwierciedlających rzeczywisty stan strefy przybrzeżnej i które mogłyby być regularnie aktualizowane. W tym zakresie ankieta wskazuje na takie dokumenty jak Raport o Stanie Obszarów Przybrzeżnych, Plan Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi, Strategiczne Oceny Oddziaływania na Środowisko, Strategia Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi. Pomimo braku w/w dokumentów w Polsce istnieje wymóg prawny planowania przestrzennego w obszarze morskim wyznaczony przez wspomniane ustawy

– o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz o obszarach morskich RP i administracji morskiej. Z powodu braku instrumentów zarządzania procesem ZZOP, brakuje również dobrze obsadzonych i finansowanych partnerstw morskich oraz brzegowych zainteresowanych grup i środowisk. Ponadto nie zostały jak dotąd wykształcone mechanizmy umożliwiające nadbrzeżnemu społeczeństwu na uczestnictwo w procesach decyzyjnych w morskim obszarze przybrzeżnym.

Faza czwarta wdrażania procesu ZZOP, zatytułowana jako - sprawny, adaptacyjny i zintegrowany proces ZZOP, obecny na wszystkich poziomach zarządzania i skutkujący bardziej trwałym wykorzystywaniem obszarów przybrzeżnych – zdaniem respondentów żadnym działaniem nie zaznaczyła się w polskiej strefie przybrzeżnej.

Według ekspertów i moderatorów przeprowadzonej ankiety, należy ostrożnie podchodzić do ocen dla roku 2000. Przypuszcza się bowiem, że nie wszyscy respondenci mogli pamiętać stan planowania przestrzennego na obszarach przybrzeżnych w 2000r. i w ten sposób mogli powielać sytuacje z roku 2005. Uważa się, że bardziej poprawny obraz postępu we wdrażaniu ZZOP uzyska się dopiero po przeprowadzeniu kolejnego badania, które warto by było przeprowadzić systematycznie np. co roku, bez wprowadzania ocen retrospektywnych.

5. BIBLIOGRAFIA

- A. Cieślak „Założenia polityki rozwoju obszarów przybrzeżnych: W kierunku narodowej strategii zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi”
- Uniwersytet Szczeciński Instytut Nauk o Morzu „ZZOP w Polsce – stan obecny i perspektywy. Problemy erozji brzegu” praca zbiorowa pod red. Kazimierza Furmańczyka, Szczecin 2005
 - A. Borowiec „Formalnoprawne aspekty zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi w Polsce
 - K. Rabski, I. Szakowski „Rola organizacji pozarządowych w ZZOP w Polsce na przykładzie działań Stowarzyszenia na Rzecz Wybrzeża
 - K. Furmańczyk „Stan zintegrowanego zarządzania obszarami przybrzeżnymi na obszarze odcinka Niechorze – Międzyzdroje
 - K. Rabski, I. Szakowski, K. Furmańczyk „ Udział społeczny w Zintegrowanym Zarządzaniu Obszarami Przybrzeżnymi
- Uniwersytet Szczeciński Instytut Nauk o Morzu „ZZOP W Polsce – stan obecny i perspektywy. Brzeg Morski – Zrównoważony” praca zbiorowa pod red. Kazimierza Furmańczyka, Szczecin 2006
- **NAUKOWY PRZEWODNIK PO POLSKIM WYBRZEŻU** pod red. K. Furmańczyka <http://sus.univ.szczecin.pl/WNP/ZTIKM/coastalguide/coastguide.htm>
 - Dziedzictwo kulturowe (E. Włodarczyk)
 - Ekosystemy brzegowe: stan i trendy (J.Herbich, J.Warzocha)
 - Istotne gatunki brzegowe i morskie: stan i trendy (J. Herbich, J.Warzocha)
 - Planowanie przestrzenne w strefie brzegowej: prawa i uregulowania brzegowe (także te wynikające z uregulowań ochrony brzegów); specjalna uwaga poświęcona strefom zakłóceń oraz o ograniczonym rozwoju (E.Gerstmann)
 - Turystyka i rekreacja (A.Szwichtenberg)
 - Gospodarka Morza (J.Musielak)
 - Polskie rybołówstwo morskie (W.Wawrzyniak)
 - Ochrona przyrody w Polsce: struktura prawna, mechanizmy planowania i ogólne regulacje jej zastosowania (K.Rabski)
 - Ochrona przyrody w strefie brzegowej: obszary chronione i ich zastosowania (J.Herbich)
 - Sieci ekologiczne (E.Gerstmann)
 - Projekty ochrony przyrody (K.Rabski)
 - Instytucje odpowiedzialne za gospodarkę w ramach ZZOP (M.Landsberg)
 - Przepisy gospodarowania w strefie brzegowej (M.Landsberg)
- www.stat.gov.pl
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Warmińsko – Mazurskiego, Olsztyn 2002r.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2002r.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, Szczecin, 2002r.